Códigos electrónicos

Código de Pesca y Acuicultura (III) Empresa Pesquera Marítima

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

Edición actualizada a 8 de mayo de 2025

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/

Para adquirir el Código en formato papel: tienda.boe.es

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): 090-21-105-5
NIPO (Papel): 090-21-104-X
NIPO (ePUB): 090-21-106-0
ISBN: 978-84-340-2745-9
Depósito Legal: M-19225-2021

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 referencia 1

1. NORMAS BÁSICAS

§ 2. Ley 5/2023, de 17 de marzo, de pesca sostenible e investigación pesquera 2

§ 3. Ley 3/2001, de 26 de marzo, de Pesca Marítima del Estado 46

§ 4. Real Decreto 186/2023, de 21 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento de Ordenación de la Navegación Marítima 86

§ 5. 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] 121

§ 6. 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 198

§ 7. Real Decreto 114/2013, de 15 de febrero, por el que se crea y regula el registro nacional de infracciones graves a la política pesquera común, se establecen las normas de aplicación del sistema de puntos y se actualizan los importes de las sanciones previstas en la Ley 3/2001, de 26 de marzo, de Pesca Marítima del Estado 204

§ 8. Real Decreto 182/2015, de 13 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento de procedimiento del régimen sancionador en materia de pesca marítima en aguas exteriores 213

§ 9. Real Decreto 1134/2002, de 31 de octubre, sobre aplicación de sanciones en materia de pesca marítima a españoles enrolados en buques con abanderamiento de conveniencia 233

§ 10. Real Decreto 1797/1999, de 26 de noviembre, sobre el control de las operaciones de pesca de buques de terceros países en aguas bajo soberanía o jurisdicción española 237

§ 11. Orden ARM/2077/2010, de 27 de julio, para el control de acceso de buques de terceros países, operaciones de transito, transbordo, importación y exportación de productos de la pesca para prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada 243

4. EMPRESARIO PESQUERO

§ 12. Ley 20/2007, de 11 de julio, del Estatuto del trabajo autónomo 261

§ 13. Ley 27/1999, de 16 de julio, de Cooperativas. [Inclusión parcial] 297

§ 14. Ley 20/1990, de 19 de diciembre, sobre Régimen Fiscal de las Cooperativas. [Inclusión parcial] . . . 301

5. REGISTRO DE EMPRESAS

§ 15. Real Decreto 601/1999, de 16 de abril, por el que se regula el Registro Oficial de Empresas Pesqueras en Países Terceros 309

§ 16. Orden AAA/1179/2015, de 8 de junio, por la que se crea el Registro Especial de Empresas de Buques de Pesca Españoles que faenan exclusivamente en aguas extracomunitarias, y se regula su estructura y funcionamiento 316

6. TRABAJADORES DEL MAR

6.1. CONDICIONES DE TRABAJO

§ 17. Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo. [Inclusión parcial] 325

§ 18. Real Decreto 525/2002, de 14 de junio, sobre el control de cumplimiento del Acuerdo comunitario relativo a la ordenación del tiempo de trabajo de la gente de mar 338

§ 19. 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 345

§ 20. Real Decreto 618/2020, de 30 de junio, por el que se establecen mejoras en las condiciones de trabajo en el sector pesquero 356

§ 21. Real Decreto 963/2013, de 5 de diciembre, por el que se fijan las tripulaciones mínimas de seguridad de los buques de pesca y auxiliares de pesca y se regula el procedimiento para su asignación 374

§ 22. Orden de 14 de julio de 1964 por la que se fija el cuadro indicador de tripulaciones mínimas para buques mercantes y de pesca 386

§ 23. Orden de 17 de agosto de 1970 sobre el «Reglamento para el reconocimiento de los alojamientos a bordo de buques pesqueros en la parte que afecta a la construcción naval» 394

§ 24. Orden de 18 de enero de 2000 por la que se aprueba el Reglamento sobre Despacho de Buques. [Inclusión parcial] 403

§ 25. Resolución de 29 de febrero de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se establece el Rol de Despacho y Dotación para los buques pesqueros y auxiliares de pesca 405

§ 26. Real Decreto-ley 24/2020, de 26 de junio, de medidas sociales de reactivación del empleo y protección del trabajo autónomo y de competitividad del sector industrial. [Inclusión parcial] 422

6.2. PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES

§ 27. Real Decreto 39/1997, de 17 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de los Servicios de Prevención. [Inclusión parcial] 424

§ 28. 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 425

§ 29. 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 440

§ 30. Resolución de 4 de abril de 2025, del Instituto Social de la Marina, por la que se regula el botiquín a bordo de determinados buques 492

§ 31. Orden ESS/2542/2014, de 5 de diciembre, por la que se establecen las bases reguladoras para la concesión de subvenciones para la dotación de los botiquines de los que han de ir provistos los buques 497

§ 32. Orden PRE/646/2004, de 5 de marzo, por la que se establecen los contenidos mínimos de los programas de formación sanitaria específica y las condiciones para la expedición y homologación del certificado de formación sanitaria de los trabajadores del mar 505

§ 33. Resolución de 24 de abril de 2013, del Instituto Social de la Marina, sobre condiciones que deben reunir los centros de formación y procedimiento de homologación de centros privados para la impartición de formación sanitaria específica 525

§ 34. Real Decreto 505/2024, de 28 de mayo, por el que se regulan los reconocimientos médicos de aptitud y la protección de la salud de las personas trabajadoras del sector marítimo-pesquero embarcadas 542

6.3. SEGURIDAD SOCIAL

§ 35. Real Decreto Legislativo 8/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social. [Inclusión parcial] 568

§ 36. Ley 47/2015, de 21 de octubre, reguladora de la protección social de las personas trabajadoras del sector marítimo-pesquero 586

§ 37. Real Decreto 2064/1995, de 22 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General sobre Cotización y Liquidación de otros Derechos de la Seguridad Social. [Inclusión parcial] 611

§ 38. Real Decreto 504/2011, de 8 de abril, de estructura orgánica y funciones del Instituto Social de la Marina 646

§ 39. Orden PRE/3264/2008, de 6 de noviembre, por la que se regulan los centros nacionales de formación dependientes del Instituto Social de la Marina 656

§ 40. Orden ISM/1178/2020, de 27 de noviembre, por la que se establecen los precios públicos de determinados servicios prestados por el Instituto Social de la Marina 660

§ 41. Ley 3/2023, de 28 de febrero, de Empleo. [Inclusión parcial] 666

7. BUQUES DE PESCA

§ 42. Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima. [Inclusión parcial] 667

§ 43. Ley 19/1989, de 25 de julio, de reforma parcial y adaptación de la legislación mercantil a las Directivas de la comunidad Económica Europea (CEE) en materia de Sociedades. [Inclusión parcial] 716

§ 44. Real Decreto 1828/1999, de 3 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Registro de Condiciones Generales de la Contratación. [Inclusión parcial] 717

§ 45. Real Decreto 1784/1996, de 19 de julio, por el que se aprueba el Reglamento del Registro Mercantil. [Inclusión parcial] 719

§ 46. Orden de 19 de julio de 1999 por la que se aprueba la Ordenanza para el Registro de Venta a Plazos de Bienes Muebles. [Inclusión parcial] 724

§ 47. Ley 60/1962, de 24 de diciembre, por la que se regulan los auxilios, salvamentos, remolques, hallazgos y extracciones marítimos. [Inclusión parcial] 726

§ 48. 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 729

SUMARIO

§ 49. Real Decreto 1027/1989, de 28 de julio, sobre abanderamiento, matriculación de buques y registro marítimo . . . 731

§ 50. Real Decreto 210/2004, de 6 de febrero, por el que se establece un sistema de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo . . . 746

§ 51. Real Decreto 1032/1999, de 18 de junio, por el que se determinan las normas de seguridad a cumplir por los buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 metros . . . 769

§ 52. Real Decreto 1837/2000, de 10 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de inspección y certificación de buques civiles . . . 804

§ 53. Real Decreto 128/2022, de 15 de febrero, sobre instalaciones portuarias receptoras de desechos de buques . . . 843

§ 54. 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] . . . 872

§ 55. 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) . . . 923

§ 56. 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 . . . 1030

§ 57. 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 . . . 1047

§ 58. 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 . . . 1086

§ 59. 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 . . . 1091

§ 60. Real Decreto 784/2021, de 7 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de buques y embarcaciones históricos y sus reproducciones singulares. [Inclusión parcial] . . . 1120

§ 61. Real Decreto 1044/2022, de 27 de diciembre, de ordenación de la flota pesquera . . . 1122

§ 62. Orden de 22 de octubre de 1990 reguladora de la matriculación, registro y permanencia en la Lista Tercera de los buques de pesca explotados con fines comerciales . . . 1164

§ 63. Orden ARM/3145/2009, de 19 de noviembre, por la que se regula la implantación del registro y transmisión electrónicos de los datos de la actividad de los buques pesqueros españoles . . . 1167

§ 64. 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 . . . 1175

§ 65. Orden de 6 de marzo de 1989 sobre diario de navegación, cuaderno de bitácora y cuaderno de máquinas . . . 1204

§ 66. Real Decreto 137/1993, de 29 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de Armas. [Inclusión parcial] . . . 1221

SUMARIO

8. AYUDAS A LA PESCA

§ 67. Real Decreto 1473/2004, de 18 de junio, por el que se establecen medidas de carácter socioeconómico en el sector pesquero y se modifica el Real Decreto 3448/2000, de 22 de diciembre, por el que se establece la normativa básica de las ayudas estructurales en el sector pesquero en materia de acuicultura y comercialización. [Inclusión parcial] 1224

§ 68. Real Decreto 1149/2011, de 29 de julio, por el que se establece y regula el registro español de ayudas "de minimis" en el sector pesquero 1229

§ 69. Real Decreto 1173/2015, de 29 de diciembre, de desarrollo del Fondo Europeo Marítimo y de Pesca en lo relativo a las ayudas a la paralización definitiva y temporal de la actividad pesquera . . . 1234

§ 70. Real Decreto 956/2017, de 3 de noviembre, por el que se establece el marco regulador de ayudas a las organizaciones profesionales del sector de la pesca y de la acuicultura, cofinanciadas por el Fondo Europeo Marítimo y de Pesca, y sus bases reguladoras de ámbito estatal, y por el que se modifican el Real Decreto 418/2015, de 29 de mayo, por el que se regula la primera venta de productos pesqueros, y el Real Decreto 277/2016, de 24 de junio, por el que se regulan las organizaciones profesionales en el sector de los productos de la pesca y de la acuicultura 1256

§ 71. Real Decreto 388/2021, de 1 de junio, por el que se establecen las bases reguladoras de las subvenciones destinadas a la obtención de avales de la Sociedad Anónima Estatal de Caución Agraria S.M.E. (SAECA) por titulares de explotaciones agrarias, de operadores económicos del sector pesquero o de industrias agroalimentarias que garanticen préstamos para su financiación . . 1298

§ 72. Real Decreto 854/2021, de 5 de octubre, por el que se establecen las bases reguladoras de las subvenciones para la adquisición e instalación de sistemas de seguimiento electrónico remoto (REM), para el cumplimiento de la obligación de desembarque, para la digitalización de la flota de pequeña escala y para el apoyo al sector pesquero extractivo, acuícola, comercializador y transformador en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, y se convocan para el año 2021 1315

ÍNDICE SISTEMÁTICO

§ 1. Nota de referencia 1

1. NORMAS BÁSICAS

§ 2. Ley 5/2023, de 17 de marzo, de pesca sostenible e investigación pesquera 2

Preámbulo 2
TÍTULO I. Disposiciones generales 15
TÍTULO II. Acceso a los recursos pesqueros 18
TÍTULO III. Medidas de conservación y uso sostenible de los recursos pesqueros 22
TÍTULO IV. Medidas de protección y regeneración 24
CAPÍTULO I. Zonas de protección pesquera. 24
CAPÍTULO II. Medidas de protección en los Espacios Naturales Protegidos y para las especies marinas protegidas 27
CAPÍTULO III. Actividades susceptibles de interaccionar con los recursos pesqueros 28
TÍTULO V. Medidas de gestión de los recursos pesqueros 29
TÍTULO VI. Pesca recreativa en aguas exteriores 36
TÍTULO VII. Investigación pesquera y oceanográfica 37
TÍTULO VIII. Acceso a recursos genéticos españoles que tengan la consideración de recursos pesqueros y distribución de los beneficios derivados de su utilización 39
TÍTULO IX. Mecanismos de coordinación, cooperación y participación en la política de pesca 39
TÍTULO X. Régimen sancionador 40
Disposiciones adicionales 40
Disposiciones derogatorias 43
Disposiciones finales 43

§ 3. Ley 3/2001, de 26 de marzo, de Pesca Marítima del Estado 46

Preámbulo 46
TÍTULO PRELIMINAR. Disposiciones generales 53
TÍTULO I. De la pesca marítima en aguas exteriores 54
CAPÍTULO I. Ámbito de aplicación 54
CAPÍTULO II. Medidas de conservación de los recursos pesqueros 55
CAPÍTULO III. Medidas de protección y regeneración de los recursos pesqueros 55
Sección 1.ª Zonas de protección pesquera 55
Sección 2.ª Actividades susceptibles de alterar los recursos pesqueros 56
CAPÍTULO IV. Gestión de las actividades pesqueras 56
Sección 1.ª Requisitos generales para el ejercicio de la actividad pesquera 56
Sección 2.ª Requisitos especiales para el ejercicio de la actividad pesquera 56
Sección 3.ª Medidas de gestión de las posibilidades de pesca 56
Sección 4.ª Documentos y comunicaciones relativas a la gestión de la actividad pesquera 57
CAPÍTULO V. Pesca recreativa en aguas exteriores 57
CAPÍTULO VI. Control e inspección de la actividad de pesca marítima 57
TÍTULO II. Ordenación del sector pesquero 59
CAPÍTULO I. Principios generales 59
CAPÍTULO II. Los agentes del sector pesquero 59
Sección 1.ª Ordenación de las profesiones del sector 59
Sección 2.ª Las Cofradías de Pescadores 60
Sección 3.ª Las organizaciones de productores 61
Sección 4.ª Otras entidades representativas del sector pesquero 61
CAPÍTULO III. De la flota pesquera 62
CAPÍTULO IV. Establecimiento de puertos base y cambios de base 64

CAPÍTULO V. Puertos de desembarque y primera venta de los productos pesqueros . . . 65
CAPÍTULO VI. Medidas de diversificación pesquera y acuícola . . . 66
TÍTULO III. Comercialización y transformación de productos pesqueros . . . 67
CAPÍTULO I. Principios generales . . . 67
CAPÍTULO II. Comercialización de los productos pesqueros . . . 67
CAPÍTULO III. De la transformación de los productos pesqueros . . . 68
CAPÍTULO IV. Mejora de la calidad de los productos pesqueros . . . 68
TÍTULO IV. La investigación pesquera y oceanográfica . . . 69
CAPÍTULO I. Principios generales . . . 69
CAPÍTULO II. De la investigación pesquera y oceanográfica del Estado . . . 69
TÍTULO V. Infracciones y sanciones . . . 69
CAPÍTULO I. Objeto y principios generales . . . 69
CAPÍTULO II. De las infracciones administrativas en materia de pesca marítima en aguas exteriores . . . 73
CAPÍTULO III. Infracciones en materia de ordenación del sector pesquero y de comercialización de productos pesqueros . . . 77
CAPÍTULO IV. De las sanciones . . . 79
TÍTULO VI. Regularización de buques pesqueros en el Censo de la Flota Pesquera Operativa y en el Registro de Buques y Empresas Navieras . . . 83
Disposiciones adicionales . . . 83
Disposiciones transitorias . . . 85
Disposiciones derogatorias . . . 85
Disposiciones finales . . . 85

§ 4. Real Decreto 186/2023, de 21 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento de Ordenación de la Navegación Marítima . . . 86

Preámbulo . . . 86
Artículos . . . 92
Disposiciones transitorias . . . 92
Disposiciones derogatorias . . . 93
Disposiciones finales . . . 93
REGLAMENTO DE ORDENACIÓN DE LA NAVEGACIÓN MARÍTIMA . . . 98
CAPÍTULO I. Disposiciones generales . . . 98
CAPÍTULO II. Régimen aplicable al despacho de buques . . . 100
CAPÍTULO III. El rol de despacho y dotación . . . 106
CAPÍTULO IV. Régimen de enrolamiento y desenrolamiento de los tripulantes . . . 107
CAPÍTULO V. Régimen de autorización de entrada y de estancia de los buques y embarcaciones en los espacios marítimos españoles . . . 109
CAPÍTULO VI. Operaciones fuera de límites . . . 111
CAPÍTULO VII. Medidas aplicables a los buques en tránsito que realicen descargas contaminantes en los espacios marítimos españoles . . . 113
CAPÍTULO VIII. Fondeo de buques y condiciones de navegación . . . 115
CAPÍTULO IX. Infracciones y sanciones . . . 116

§ 5. 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] . . . 121

Preámbulo . . . 121
Artículos . . . 124
Disposiciones adicionales . . . 124
Disposiciones derogatorias . . . 124
Disposiciones finales . . . 124
TEXTO REFUNDIDO DE LA LEY DE PUERTOS DEL ESTADO Y DE LA MARINA MERCANTE . . . 125
TÍTULO PRELIMINAR. Disposiciones generales . . . 125
CAPÍTULO I. Objeto de la ley . . . 125
CAPÍTULO II. Puertos . . . 125
CAPÍTULO III. Marina Mercante . . . 128
LIBRO PRIMERO. Sistema portuario de titularidad estatal . . . 130

[. . .]

TÍTULO IV. Medio ambiente y seguridad . . . 130
TÍTULO V. Dominio público portuario estatal . . . 132
CAPÍTULO I. Modelo de gestión . . . 132
CAPÍTULO II. Dominio público portuario . . . 132
Sección 1.ª Bienes integrantes . . . 132

Sección 2.ª Espacios y Usos Portuarios. . . . 133
CAPÍTULO III. Utilización del dominio público portuario estatal . . . 136
Sección 1.ª Disposiciones generales. . . . 136

[. . .]

TÍTULO VI. Prestación de servicios . . . 138

[. . .]

CAPÍTULO III. Servicios portuarios . . . 138

[. . .]

Sección 2.ª Servicios técnico-náuticos. . . . 138

[. . .]

Sección 5.ª Servicio de recepción de desechos generados por buques . . . 140

[. . .]

TÍTULO VII. Régimen económico . . . 143

[. . .]

CAPÍTULO II. Régimen económico de la utilización del dominio público y de la prestación de los servicios portuarios . . . 143
Sección 1.ª Tasas portuarias; disposiciones generales . . . 143
Sección 2.ª Tasa de ocupación . . . 148

[. . .]

Sección 4.ª Tasas de utilización . . . 155
Subsección 1.ª Tasa del buque (T-1) . . . 155

[. . .]

Subsección 4.ª Tasa de la pesca fresca (T-4). . . . 161
Subsección 5.ª Tasa de las embarcaciones deportivas y de recreo (T-5) . . . 163

[. . .]

Sección 5.ª Tasa de ayudas a la navegación. . . . 166
Sección 6.ª Bonificaciones . . . 169

[. . .]

LIBRO SEGUNDO. Marina Mercante . . . 172
TÍTULO I. Explotación Naviera y Régimen de las Navegaciones . . . 172
CAPÍTULO I. Buques y Empresas Navieras. . . . 172

[. . .]

TÍTULO II. Administración marítima. . . . 174
CAPÍTULO I. Administración central. . . . 174
CAPÍTULO II. Administración periférica. . . . 176

[. . .]

TÍTULO IV. Tasas . . . 177

[. . .]

CAPÍTULO III. Tasa por la emisión o renovación de la libreta marítima . . . 177
CAPÍTULO IV. Tasas por la emisión de certificado de seguro o de otra garantía financiera relativa a la responsabilidad civil por daños debidos a contaminación por hidrocarburos . . . 178

[. . .]

LIBRO TERCERO. Régimen de policía . . . 178

[. . .]

TÍTULO IV. Régimen sancionador. . . . 178
CAPÍTULO I. Infracciones . . . 178
CAPÍTULO II. Sanciones y otras medidas . . . 186
Sección 1.ª Disposiciones generales. . . . 186

Sección 2.ª Sanciones aplicables . . . 187
Sección 3.ª Indemnización por daños y perjuicios . . . 190
Sección 4.ª Procedimiento, medios de ejecución y medidas cautelares . . . 190
ANEXO I. Puertos de interés general . . . 194
ANEXO II. Definiciones a los efectos de esta ley . . . 195

[. . .]

§ 6. 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 . . . 198

Preámbulo . . . 198
Artículos . . . 199
Disposiciones finales . . . 203

§ 7. Real Decreto 114/2013, de 15 de febrero, por el que se crea y regula el registro nacional de infracciones graves a la política pesquera común, se establecen las normas de aplicación del sistema de puntos y se actualizan los importes de las sanciones previstas en la Ley 3/2001, de 26 de marzo, de Pesca Marítima del Estado . . . 204

Preámbulo . . . 204
Artículos . . . 206
Disposiciones adicionales . . . 210
Disposiciones transitorias . . . 210
Disposiciones finales . . . 210
ANEXO. Creación del fichero de datos de carácter personal «Registro Nacional de Infracciones Graves a la Política Pesquera Común» . . . 211

§ 8. Real Decreto 182/2015, de 13 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento de procedimiento del régimen sancionador en materia de pesca marítima en aguas exteriores . . 213

Preámbulo . . . 213
Artículos . . . 216
Disposiciones adicionales . . . 216
Disposiciones transitorias . . . 216
Disposiciones derogatorias . . . 216
Disposiciones finales . . . 216
REGLAMENTO DE PROCEDIMIENTO DEL RÉGIMEN SANCIONADOR EN MATERIA DE PESCA MARÍTIMA EN AGUAS EXTERIORES . . . 217
CAPÍTULO I. Disposiciones generales . . . 217
CAPÍTULO II. Infracciones y sanciones en materia de pesca marítima en aguas exteriores . . . 221
CAPÍTULO III. Procedimiento sancionador . . . 222
Sección 1.ª Normas generales . . . 222
Sección 2.ª Iniciación del procedimiento . . . 226
Sección 3.ª Instrucción . . . 227
Sección 4.ª Resolución y finalización del procedimiento . . . 228
Sección 5.ª Tramitación abreviada . . . 230
Sección 6.ª Procedimiento simplificado . . . 230
Sección 7.ª Suspensión condicional . . . 231
Sección 8.ª Procedimientos sancionadores vinculados a buques de bandera de conveniencia . . . 231

§ 9. Real Decreto 1134/2002, de 31 de octubre, sobre aplicación de sanciones en materia de pesca marítima a españoles enrolados en buques con abanderamiento de conveniencia 233

Preámbulo . . . 233
Artículos . . . 235
Disposiciones finales . . . 236

§ 10. Real Decreto 1797/1999, de 26 de noviembre, sobre el control de las operaciones de pesca de buques de terceros países en aguas bajo soberanía o jurisdicción española 237

Preámbulo . . . 237
Artículos . . . 238
Disposiciones derogatorias . . . 241

Disposiciones adicionales . . . 241
Disposiciones finales . . . 241
ANEXO . . . 242

§ 11. Orden ARM/2077/2010, de 27 de julio, para el control de acceso de buques de terceros países, operaciones de transito, transbordo, importación y exportación de productos de la pesca para prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada . . . 243

Preámbulo . . . 243
CAPÍTULO I. Disposiciones generales . . . 244
CAPÍTULO II. Condiciones de acceso a puerto aplicables a los buques pesqueros de terceros países . . . 245
CAPÍTULO III. Control de la entrada y salida de productos pesqueros de la pesca. . . . 247
Disposiciones adicionales . . . 251
Disposiciones derogatorias . . . 251
Disposiciones finales . . . 251
ANEXO I . . . 252
ANEXO II . . . 257
ANEXO III. Instrucciones para cumplimentar el certificado de capturas para la exportación de capturas realizadas por buques pesqueros españoles. . . . 258
ANEXO IV. Lugares de presentación de la documentación . . . 259

4. EMPRESARIO PESQUERO

§ 12. Ley 20/2007, de 11 de julio, del Estatuto del trabajo autónomo . . . 261

Preámbulo . . . 261
TÍTULO I. Ámbito de aplicación subjetivo . . . 267
TÍTULO II. Régimen profesional del trabajador autónomo . . . 268
CAPÍTULO I. Fuentes del régimen profesional . . . 268
CAPÍTULO II. Régimen profesional común del trabajador autónomo . . . 269
CAPÍTULO III. Régimen profesional del trabajador autónomo económicamente dependiente . . . 272
TÍTULO III. Derechos colectivos del trabajador autónomo . . . 277
TÍTULO IV. Protección social del trabajador autónomo . . . 279
TÍTULO V. Fomento y promoción del trabajo autónomo . . . 281
CAPÍTULO I. Disposiciones Generales al fomento y promoción del trabajo autónomo . . . 281
CAPÍTULO II. Incentivos y medidas de fomento y promoción del Trabajo Autónomo . . . 282
Disposiciones adicionales . . . 292
Disposiciones transitorias . . . 295
Disposiciones derogatorias . . . 296
Disposiciones finales . . . 296

§ 13. Ley 27/1999, de 16 de julio, de Cooperativas. [Inclusión parcial] . . . 297

TÍTULO I. De la sociedad cooperativa . . . 297
CAPÍTULO I. Disposiciones generales . . . 297

[. . .]

CAPÍTULO X. De las clases de cooperativas . . . 298

[. . .]

Sección 4.ª De las cooperativas agrarias . . . 298

[. . .]

Sección 7.ª De las cooperativas del mar . . . 299

[. . .]

Disposiciones adicionales . . . 299

§ 14. Ley 20/1990, de 19 de diciembre, sobre Régimen Fiscal de las Cooperativas. [Inclusión parcial] . . . 301

Preámbulo . . . 301
TITULO I. Normas generales . . . 303

TITULO II. De las cooperativas . . . 303
CAPITULO I. De las cooperativas protegidas . . . 303
CAPITULO II. De las cooperativas especialmente protegidas . . . 303
CAPITULO III. Disposiciones comunes . . . 304

[. . .]

TITULO IV. Beneficios tributarios reconocidos a las cooperativas . . . 306

[. . .]

5. REGISTRO DE EMPRESAS

§ 15. Real Decreto 601/1999, de 16 de abril, por el que se regula el Registro Oficial de Empresas Pesqueras en Países Terceros . . . 309

Preámbulo . . . 309
Artículos . . . 310
Disposiciones adicionales . . . 312
Disposiciones finales . . . 312
ANEXO I. Solicitud de inscripción en el Registro Oficial de Empresas Pesqueras en Países Terceros . . . 312
ANEXO II. Informe actividad anual. Ejercicio (año) . . . 313
ANEXO III. Informe actividad semestral. Ejercicio. Semestre . . . 314
ANEXO IV. Cambios en la sociedad mixta . . . 314

§ 16. Orden AAA/1179/2015, de 8 de junio, por la que se crea el Registro Especial de Empresas de Buques de Pesca Españoles que faenan exclusivamente en aguas extracomunitarias, y se regula su estructura y funcionamiento . . . 316

Preámbulo . . . 316
Artículos . . . 317
Disposiciones adicionales . . . 320
Disposiciones derogatorias . . . 320
Disposiciones finales . . . 320
ANEXO I. Modelo de solicitud para la inclusión en el Registro Especial de Empresas de Buques de Pesca Españoles . . . 322
ANEXO II. Modificación del fichero de datos de carácter personal «47 censo de flota pesquera operativa» . . . 324

6. TRABAJADORES DEL MAR

6.1. CONDICIONES DE TRABAJO

§ 17. Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo. [Inclusión parcial] . . . 325

Preámbulo . . . 325
CAPITULO I. Disposiciones generales . . . 326
CAPITULO II. Ampliaciones de jornada. . . . 327

[. . .]

Sección 4.ª Transportes y trabajo en el mar . . . 327
Subsección 1.ª Disposiciones comunes . . . 327

[. . .]

Subsección 5.ª Trabajo en la mar . . . 328
Sección 5.ª Trabajos en determinadas condiciones específicas . . . 330

[. . .]

CAPITULO IV. Trabajo nocturno . . . 331
Disposiciones adicionales . . . 332
Disposiciones transitorias . . . 332
Disposiciones derogatorias . . . 333

Disposiciones finales . . . 333
ANEXO I . . . 333
ANEXO II . . . 336

§ 18. Real Decreto 525/2002, de 14 de junio, sobre el control de cumplimiento del Acuerdo comunitario relativo a la ordenación del tiempo de trabajo de la gente de mar . . . 338

Preámbulo . . . 338
Artículos . . . 339
Disposiciones adicionales . . . 341
Disposiciones transitorias . . . 341
Disposiciones derogatorias . . . 341
Disposiciones finales . . . 341
ANEXO. Acuerdo europeo sobre la ordenación del tiempo de trabajo de la gente de mar . . . 341

§ 19. 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 . . . 345

Preámbulo . . . 345
Artículos . . . 346
Disposiciones adicionales . . . 350
Disposiciones derogatorias . . . 351
Disposiciones finales . . . 351
ANEXO I . . . 352
ANEXO II . . . 354

§ 20. Real Decreto 618/2020, de 30 de junio, por el que se establecen mejoras en las condiciones de trabajo en el sector pesquero . . . 356

Preámbulo . . . 356
CAPÍTULO I. Objeto y ámbito de aplicación . . . 359
CAPÍTULO II. Derecho de repatriación . . . 360
CAPÍTULO III. Alimentación y alojamiento . . . 361
CAPÍTULO IV. Protección de la salud y atención médica . . . 362
Disposiciones adicionales . . . 362
Disposiciones derogatorias . . . 363
Disposiciones finales . . . 363
ANEXO I. Disposiciones mínimas de seguridad y salud relativas al alojamiento a bordo . . . 366
ANEXO II. Excepciones . . . 372

§ 21. Real Decreto 963/2013, de 5 de diciembre, por el que se fijan las tripulaciones mínimas de seguridad de los buques de pesca y auxiliares de pesca y se regula el procedimiento para su asignación . . . 374

Preámbulo . . . 374
Artículos . . . 375
Disposiciones transitorias . . . 382
Disposiciones derogatorias . . . 382
Disposiciones finales . . . 382
ANEXO I. Tripulaciones mínimas de seguridad para buques y embarcaciones de pesca . . . 384
ANEXO II. Documento relativo a la tripulación mínima de seguridad . . . 385

§ 22. Orden de 14 de julio de 1964 por la que se fija el cuadro indicador de tripulaciones mínimas para buques mercantes y de pesca . . . 386

Preámbulo . . . 386
Artículos . . . 386

§ 23. Orden de 17 de agosto de 1970 sobre el «Reglamento para el reconocimiento de los alojamientos a bordo de buques pesqueros en la parte que afecta a la construcción naval» . . . 394

Parte dispositiva . . . 394

Reglamento para el reconocimiento de alojamientos a bordo de los buques pesqueros en la parte que afecta a la construcción naval . . . 394

§ 24. Orden de 18 de enero de 2000 por la que se aprueba el Reglamento sobre Despacho de Buques. [Inclusión parcial] . . . 403

Reglamento sobre Despacho de Buques. . . . 403

[. . .]

CAPÍTULO IV. Enroles y desenroles . . . 403
Sección 1.ª De los enroles . . . 403

[. . .]

§ 25. Resolución de 29 de febrero de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se establece el Rol de Despacho y Dotación para los buques pesqueros y auxiliares de pesca . . . 405

Preámbulo . . . 405
Artículos . . . 405
Disposiciones adicionales . . . 406
Disposiciones transitorias . . . 407
Disposiciones derogatorias . . . 407
Disposiciones finales . . . 407
ANEXO . . . 408

§ 26. Real Decreto-ley 24/2020, de 26 de junio, de medidas sociales de reactivación del empleo y protección del trabajo autónomo y de competitividad del sector industrial. [Inclusión parcial] 422

[. . .]

Disposiciones finales . . . 422

6.2. PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES

§ 27. Real Decreto 39/1997, de 17 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de los Servicios de Prevención. [Inclusión parcial] . . . 424

[. . .]

DISPOSICIONES ADICIONALES . . . 424

[. . .]

§ 28. 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 . . . 425

Preámbulo . . . 425
Artículos . . . 425
Disposiciones adicionales . . . 428
Disposiciones transitorias . . . 428
Disposiciones derogatorias . . . 428
Disposiciones finales . . . 428
ANEXO I. Disposiciones mínimas de seguridad y de salud aplicables a los buques de pesca nuevos . . . 429
ANEXO II. Disposiciones mínimas de seguridad y de salud aplicables a los buques de pesca existentes . . . 434
ANEXO III. Disposiciones mínimas de seguridad y de salud relativas a los medios de salvamento y supervivencia 438
ANEXO IV. Disposiciones mínimas de seguridad y de salud relativas a los equipos de protección individual . . . 439

§ 29. 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 . . . 440

Preámbulo . . . 440

CAPÍTULO I. Disposiciones generales . . . 441
CAPÍTULO II. Botiquín . . . 442
CAPÍTULO III. Instalaciones y personal sanitario. Responsabilidades . . . 444
CAPÍTULO IV. Formación sanitaria . . . 446
CAPÍTULO V. Asistencia médica a distancia . . . 447
Disposiciones adicionales . . . 447
Disposiciones transitorias . . . 447
Disposiciones derogatorias . . . 447
Disposiciones finales . . . 448
ANEXO I . . . 448
ANEXO II. Dotación de los botiquines a bordo según su categoría . . . 449
ANEXO III. Listado de sustancias peligrosas . . . 466
ANEXO IV. Documentos de control del contenido de los botiquines a bordo . . . 467
ANEXO V. Libro de registro de administración de fármacos a bordo . . . 472
ANEXO VI. Modelos de los certificados de revisión de los botiquines a bordo . . . 472
ANEXO VII. Modelos de armarios y contenedores para el botiquín a bordo . . . 478
ANEXO VIII. Modelo unificado de solicitud a cumplimentar por las empresas (procedimiento de botiquines) . . . 485
ANEXO IX. Formación sanitaria: Contenidos mínimos . . . 489
ANEXO X. Suministro de medicamentos para el botiquín del buque . . . 490

§ 30. Resolución de 4 de abril de 2025, del Instituto Social de la Marina, por la que se regula el botiquín a bordo de determinados buques . . . 492

Preámbulo . . . 492
Artículos . . . 493
Disposiciones finales . . . 494
ANEXO I . . . 494
ANEXO II . . . 495

§ 31. Orden ESS/2542/2014, de 5 de diciembre, por la que se establecen las bases reguladoras para la concesión de subvenciones para la dotación de los botiquines de los que han de ir provistos los buques . . . 497

Preámbulo . . . 497
Artículos . . . 498
Disposiciones adicionales . . . 504
Disposiciones derogatorias . . . 504
Disposiciones finales . . . 504

§ 32. Orden PRE/646/2004, de 5 de marzo, por la que se establecen los contenidos mínimos de los programas de formación sanitaria específica y las condiciones para la expedición y homologación del certificado de formación sanitaria de los trabajadores del mar . . . 505

Preámbulo . . . 505
Artículos . . . 506
Disposiciones transitorias . . . 508
Disposiciones adicionales . . . 508
Disposiciones finales . . . 509
ANEXO I. Objetivos de la formación sanitaria específica . . . 509
ANEXO II. Condiciones mínimas que deben reunir los centros que vayan a impartir los cursos de formación sanitaria . . . 518
ANEXO III . . . 523
ANEXO IV . . . 524

§ 33. Resolución de 24 de abril de 2013, del Instituto Social de la Marina, sobre condiciones que deben reunir los centros de formación y procedimiento de homologación de centros privados para la impartición de formación sanitaria específica . . . 525

Preámbulo . . . 525
Artículos . . . 526
ANEXO I. Certificación acreditativa de realización del curso . . . 532
ANEXO II . . . 533
ANEXO III. Diligencia de verificación de datos . . . 534
ANEXO IV. Modelo acreditación representación legal . . . 535

ANEXO V. Modelo de consentimiento de cesión de datos . . . 536
ANEXO VI. Memoria descriptiva del centro . . . 537
ANEXO VII. Declaración de cumplimiento . . . 538
ANEXO VIII. Solicitud de autorización para impartir cursos de formación sanitaria específica . . . 539
ANEXO IX. Solicitud de centro para impartir formación sanitaria específica (1) _____ itinerante. . . . 540

§ 34. Real Decreto 505/2024, de 28 de mayo, por el que se regulan los reconocimientos médicos de aptitud y la protección de la salud de las personas trabajadoras del sector marítimo-pesquero embarcadas . . . 542

Preámbulo . . . 542
CAPÍTULO I. Disposiciones generales . . . 544
CAPÍTULO II. Reconocimientos médicos de aptitud . . . 545
CAPÍTULO III. Organización . . . 550
CAPÍTULO IV. Documentación clínica y protección de datos . . . 552
CAPÍTULO V. Coordinación . . . 552
Disposiciones adicionales . . . 553
Disposiciones derogatorias . . . 553
Disposiciones finales . . . 553
ANEXO I. Certificado de empresa de previsión de contratación como tripulante o buceador/a profesional. . . . 555
ANEXO II. Reconocimientos médicos de embarque marítimo. . . . 555
ANEXO III. Criterios para la valoración de la aptitud para el embarque marítimo . . . 556
ANEXO IV . . . 564
ANEXO V . . . 566

6.3. SEGURIDAD SOCIAL

§ 35. Real Decreto Legislativo 8/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social. [Inclusión parcial]. . . . 568

TÍTULO I. Normas generales del sistema de la Seguridad Social . . . 568

[. . .]

CAPÍTULO II. Campo de aplicación y estructura del sistema de la Seguridad Social . . . 568
Sección 1.ª Disposiciones generales . . . 568

[. . .]

Disposiciones adicionales . . . 570

§ 36. Ley 47/2015, de 21 de octubre, reguladora de la protección social de las personas trabajadoras del sector marítimo-pesquero . . . 586

Preámbulo . . . 586
TÍTULO PRELIMINAR. Disposiciones generales . . . 590
TÍTULO I. Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar . . . 591
CAPÍTULO I. Campo de aplicación . . . 591
CAPÍTULO II. Inscripción de empresas y afiliación de personas trabajadoras . . . 593
CAPÍTULO III. Cotización y recaudación . . . 594
CAPÍTULO IV. Acción protectora . . . 596
CAPÍTULO V. Infracciones y sanciones en materia de Seguridad Social . . . 603
CAPÍTULO VI. Aplicación de las normas generales del Sistema . . . 603
TÍTULO II. Protección social específica de las personas trabajadoras del sector marítimo-pesquero . . . 603
CAPÍTULO I. Ámbito subjetivo de aplicación . . . 603
CAPÍTULO II. Prestaciones y servicios específicos para el sector marítimo-pesquero . . . 604
TÍTULO III. Gestión y régimen económico financiero . . . 605
CAPÍTULO I. Gestión . . . 605
CAPÍTULO II. Régimen económico financiero . . . 606
Disposiciones adicionales . . . 607
Disposiciones transitorias . . . 608
Disposiciones derogatorias . . . 609
Disposiciones finales . . . 609

§ 37. Real Decreto 2064/1995, de 22 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General sobre Cotización y Liquidación de otros Derechos de la Seguridad Social. [Inclusión parcial] 611

Preámbulo . . . 611
Artículos . . . 613
Disposiciones finales . . . 613
REGLAMENTO GENERAL SOBRE COTIZACION Y LIQUIDACION DE OTROS DERECHOS DE LA SEGURIDAD SOCIAL . . . 613

[. . .]

CAPITULO II. De la cotización a la Seguridad Social . . . 613
Sección 1.ª Normas comunes del sistema . . . 613
Subsección 1.ª Elementos de la obligación de cotizar . . . 613
Subsección 2.ª Dinámica de la obligación de cotizar . . . 616
Subsección 3.ª Liquidaciones por la Administración . . . 622
Subsección 4.ª Ámbito de aplicación . . . 622
Sección 2.ª Régimen General . . . 622
Subsección 1.ª Elementos de la obligación de cotizar . . . 622
Subsección 2.ª Dinámica de la obligación de cotizar . . . 626

[. . .]

Sección 4.ª Régimen especial de los trabajadores por Cuenta Propia o Autónomos . . . 626
Subsección 1.ª Elementos de la obligación de cotizar . . . 626
Subsección 2.ª Dinámica de la obligación de cotizar . . . 634
Subsección 3.ª Supuestos especiales de cotización . . . 635
Sección 5.ª Régimen especial de empleados del hogar . . . 636
Sección 6.ª Régimen especial de los trabajadores del mar . . . 637

[. . .]

Sección 9.ª Normas comunes a los diversos regímenes especiales . . . 638
Sección 10.ª Supuestos especiales de diversos regímenes del sistema . . . 639
Subsección 1.ª Peculiaridades de la cotización en razón de la protección y de la colaboración en la misma 639
Subsección 2.ª Peculiaridades respecto de las bases de cotización . . . 640
Subsección 3.ª Peculiaridades de la cotización en determinadas situaciones de alta o de asimilación a la situación de alta . . . 642
Subsección 4.ª Especialidades de la cotización en otras situaciones asimiladas a la de alta . . . 644
Subsección 5.ª Sistemas especiales de cotización . . . 644
Subsección 6.ª Cotización adicional de solidaridad . . . 644

[. . .]

§ 38. Real Decreto 504/2011, de 8 de abril, de estructura orgánica y funciones del Instituto Social de la Marina . . . 646

Preámbulo . . . 646
CAPÍTULO I. Disposiciones generales . . . 647
CAPÍTULO II. Competencias y funciones . . . 647
CAPÍTULO III. Estructura organizativa . . . 649
Disposiciones adicionales . . . 654
Disposiciones transitorias . . . 655
Disposiciones derogatorias . . . 655
Disposiciones finales . . . 655

§ 39. Orden PRE/3264/2008, de 6 de noviembre, por la que se regulan los centros nacionales de formación dependientes del Instituto Social de la Marina . . . 656

Preámbulo . . . 656
Artículos . . . 657
Disposiciones transitorias . . . 659
Disposiciones finales . . . 659

§ 40. Orden ISM/1178/2020, de 27 de noviembre, por la que se establecen los precios públicos de determinados servicios prestados por el Instituto Social de la Marina 660

Preámbulo 660
CAPÍTULO I. Disposiciones de aplicación general 661
CAPÍTULO II. Disposiciones para supuestos específicos 662
Disposiciones transitorias 663
Disposiciones derogatorias 663
Disposiciones finales 663
ANEXO. Lista de precios por servicios prestados 664

§ 41. Ley 3/2023, de 28 de febrero, de Empleo. [Inclusión parcial] 666

[. . .]

Disposiciones adicionales 666
Disposiciones transitorias 666

7. BUQUES DE PESCA

§ 42. Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima. [Inclusión parcial] 667

Preámbulo 667
TÍTULO PRELIMINAR. Disposiciones generales 675
TÍTULO I. De la ordenación administrativa de la navegación 675
CAPÍTULO I. Del ámbito de aplicación de las normas de policía 675
CAPÍTULO II. Del régimen de estancia en aguas interiores marítimas y en puerto 676
CAPÍTULO III. Del régimen general de navegación marítima 679
CAPÍTULO IV. Del derecho de paso inocente por el mar territorial 682
CAPÍTULO V. Del derecho de persecución y de visita 684
CAPÍTULO VI. De los buques de Estado extranjeros 685
TÍTULO II. De los vehículos de la navegación 686
CAPÍTULO I. De los buques, embarcaciones y artefactos navales 686
CAPÍTULO II. Del registro y documentación de los buques 687
Sección 1.ª De la inscripción en la Sección de Buques del Registro de Bienes Muebles 687
Sección 2.ª De la documentación de los buques nacionales 690
CAPÍTULO III. De la nacionalidad de los buques 691
CAPÍTULO IV. De la seguridad de los buques y de las sociedades de clasificación 693

[. . .]

TÍTULO III. De los sujetos de la navegación 694
CAPÍTULO I. Del armador 694
CAPÍTULO II. Del condominio naval 695
CAPÍTULO III. De la dotación 696
Sección 1.ª De la titulación, certificación e inspección 698
Sección 2.ª Del capitán 699

[. . .]

CAPÍTULO V. De la responsabilidad civil por contaminación 702

[. . .]

TÍTULO VIII. Del contrato de seguro marítimo 704
CAPÍTULO I. Disposiciones generales 704
CAPÍTULO II. De las disposiciones comunes a los distintos tipos de seguro marítimo 704
Sección 1.ª De los intereses asegurados 704
Sección 2.ª Del valor asegurado, del seguro múltiple y del coaseguro 705
Sección 3.ª De los riesgos de la navegación 706
Sección 4.ª De la conclusión del contrato y deberes del contratante 707
Sección 5.ª De la indemnización 708
Sección 6.ª De la prescripción 710
CAPÍTULO III. De las disposiciones especiales de algunas clases de seguros 710
Sección 1.ª Del seguro de buques 710

[. . .]

Sección 3.ª Del seguro de responsabilidad civil 712

[. . .]

Disposiciones adicionales 713
Disposiciones derogatorias 714
Disposiciones finales 714

§ 43. Ley 19/1989, de 25 de julio, de reforma parcial y adaptación de la legislación mercantil a las Directivas de la comunidad Económica Europea (CEE) en materia de Sociedades. [Inclusión parcial] 716

[. . .]

DISPOSICIONES FINALES 716

§ 44. Real Decreto 1828/1999, de 3 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Registro de Condiciones Generales de la Contratación. [Inclusión parcial]. 717

Disposiciones adicionales 717
Disposiciones transitorias 718
Disposiciones finales 718

§ 45. Real Decreto 1784/1996, de 19 de julio, por el que se aprueba el Reglamento del Registro Mercantil. [Inclusión parcial] 719

REGLAMENTO DEL REGISTRO MERCANTIL. 719

[. . .]

[. . .]

Sección 3.ª Información societaria europea y su acceso mediante la plataforma central europea y el Identificador Único Europeo (EUID) 720
Sección 4.ª De los empresarios extranjeros 722

[. . .]

Disposiciones transitorias 722
Disposiciones finales 722

§ 46. Orden de 19 de julio de 1999 por la que se aprueba la Ordenanza para el Registro de Venta a Plazos de Bienes Muebles. [Inclusión parcial] 724

[. . .]

Disposiciones transitorias 724

§ 47. Ley 60/1962, de 24 de diciembre, por la que se regulan los auxilios, salvamentos, remolques, hallazgos y extracciones marítimos. [Inclusión parcial] 726

[. . .]

TÍTULO II. De la Jurisdicción y del Procedimiento 726
CAPÍTULO I. Del Tribunal Marítimo Central 726
CAPÍTULO II. De los expedientes de auxilio, salvamento y remolque 727

[. . .]

§ 48. 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 729

Preámbulo 729
Artículos 730

§ 49. Real Decreto 1027/1989, de 28 de julio, sobre abanderamiento, matriculación de buques y registro marítimo . . . 731

Preámbulo . . . 731
Artículos . . . 732
CAPÍTULO I. De los registros . . . 732
Sección 1.ª De los Registros de Matrícula de los Buques y de las Empresas marítimas . . . 732
Sección 2.ª El Registro Central . . . 734
Sección 3.ª Registro de Empresas Marítimas . . . 734
CAPÍTULO II. De la matrícula, el abanderamiento y la patente de navegación . . . 735
Sección 1.ª Matrícula . . . 735
Sección 2.ª Matrícula provisional . . . 735
Sección 3.ª Matrícula definitiva . . . 736
Sección 4.ª Abanderamiento de buques importados . . . 737
Sección 5.ª De la Patente de Navegación . . . 737
CAPÍTULO III. Del procedimiento . . . 738
Sección 1.ª Tramitación . . . 738
Sección 2.ª Botaduras . . . 739
Sección 3.ª Pruebas oficiales . . . 739
Sección 4.ª Inscripción provisional . . . 740
Sección 5.ª Inscripción definitiva. Entrega de patente de Navegación . . . 741
CAPÍTULO IV. Incidencias en la vida del buque . . . 741
Sección 1.ª Transferencia de la titularidad y de la propiedad . . . 741
Sección 2.ª Cargas, gravámenes e hipotecas . . . 742
Sección 3.ª Cambio de Lista y nombre, bajas, desguaces y enajenación al extranjero . . . 742
CAPÍTULO V. Normas específicas . . . 743
Disposiciones adicionales . . . 743
Disposiciones transitorias . . . 744
Disposiciones derogatorias . . . 744
Disposiciones finales . . . 744

§ 50. Real Decreto 210/2004, de 6 de febrero, por el que se establece un sistema de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo . . . 746

Preámbulo . . . 746
CAPÍTULO I. Disposiciones generales . . . 747
CAPÍTULO II. Notificación y seguimiento de los buques . . . 750
CAPÍTULO III. Notificación de mercancías peligrosas o contaminantes a bordo de buques . . . 752
CAPÍTULO IV. Seguimiento de los buques peligrosos e intervención en caso de problemas y accidentes en el mar 754
CAPÍTULO V. Medidas complementarias . . . 759
Disposiciones adicionales . . . 760
Disposiciones transitorias . . . 761
Disposiciones derogatorias . . . 761
Disposiciones finales . . . 761
ANEXO I. Lista de la información que deberá notificarse . . . 762
ANEXO II. Prescripciones aplicables al equipo de a bordo . . . 763
ANEXO III. Mensajes electrónicos y sistema de la Unión de intercambio de información marítima (SafeSeaNet) . . . 765
ANEXO IV. Medidas que pueden adoptarse en caso de amenaza para la seguridad marítima y el medio ambiente 768

§ 51. Real Decreto 1032/1999, de 18 de junio, por el que se determinan las normas de seguridad a cumplir por los buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 metros . . . 769

Preámbulo . . . 769
Artículos . . . 770
Disposiciones derogatorias . . . 772
Disposiciones finales . . . 772
ANEXO I . . . 772
ANEXO II. Adaptación de las disposiciones de los capítulos IV, V, VII y IX del anexo del Protocolo de Torremolinos de 1993, de conformidad con el apartado 4 del artículo 3 de este último, para su aplicación a los buques de pesca nuevos de eslora igual o superior a 24 metros . . . 788
ANEXO III. Disposiciones regionales y locales (apartado 3 del artículo 3 y apartado 1 del artículo 4) . . . 791
ANEXO IV. Requisitos específicos de seguridad (apartado 1 del artículo 3) . . . 793
ANEXO V. Modelos de certificado de conformidad, certificado de exención e inventario del equipo . . . 795

§ 52. Real Decreto 1837/2000, de 10 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de inspección y certificación de buques civiles . . . 804

Preámbulo . . . 804
Artículos . . . 806
Disposiciones adicionales . . . 806
Disposiciones transitorias . . . 807
Disposiciones derogatorias . . . 808
Disposiciones finales . . . 808
ANEXO. REGLAMENTO DE INSPECCIÓN Y CERTIFICACIÓN DE BUQUES CIVILES . . . 808
TÍTULO I. Principios generales y organización . . . 808
CAPÍTULO I. Objeto y ámbito de aplicación . . . 808
CAPÍTULO II. Organización y ordenación de la actividad inspectora . . . 815
TÍTULO II. De la actividad inspectora . . . 818
CAPÍTULO I. Principios rectores . . . 818
CAPÍTULO II. Actividades de inspección y procedimiento . . . 820
CAPÍTULO III. Inspección y control de la construcción de un buque en territorio español . . . 823
CAPÍTULO IV. Inspección y control de la construcción en el extranjero de buques destinados a enarbolar pabellón español . . . 829
CAPÍTULO V. Inspección y control de buques procedentes de otros registros para su abanderamiento en España . . . 830
CAPÍTULO VI. Inspección y control de los buques de pabellón español en servicio . . . 831
CAPÍTULO VII. Aparatos, elementos, materiales y equipos a bordo de buques de pabellón español . . . 835
CAPÍTULO VIII. Otras inspecciones y controles . . . 837
TÍTULO III. Régimen sancionador . . . 838
CAPÍTULO I. Disposiciones generales . . . 838
CAPÍTULO II. Clasificación de infracciones . . . 838
CAPÍTULO III. Sanciones y medidas y accesorias . . . 841

§ 53. Real Decreto 128/2022, de 15 de febrero, sobre instalaciones portuarias receptoras de desechos de buques . . . 843

Preámbulo . . . 843
CAPÍTULO I. Disposiciones generales . . . 845
CAPÍTULO II. Disponibilidad de instalaciones portuarias receptoras adecuadas . . . 846
CAPÍTULO III. Entrega de desechos de buques . . . 851
CAPÍTULO IV. Control de cumplimiento . . . 856
CAPÍTULO V. Sistema de información y seguimiento . . . 858
Disposiciones adicionales . . . 858
Disposiciones transitorias . . . 859
Disposiciones derogatorias . . . 859
Disposiciones finales . . . 859
ANEXO I. Requisitos de los planes de recepción y manipulación de desechos . . . 860
ANEXO II. Formulario de notificación previa . . . 861
ANEXO III. Modelo de recibo de entrega de desechos . . . 863
ANEXO IV. Categorías de costes y de ingresos netos relacionados con la explotación y gestión de las instalaciones portuarias receptoras . . . 867
ANEXO V. Modelo de certificado de exención . . . 868
ANEXO VI. Modelo de certificado de aptitud de medios flotantes de instalaciones receptoras portuarias . . . 870

§ 54. 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] . . . 872

Preámbulo . . . 872
Artículos . . . 873
Disposiciones adicionales . . . 873
Disposiciones transitorias . . . 873
Disposiciones derogatorias . . . 874
Disposiciones finales . . . 874
REGLAMENTO POR EL QUE SE REGULAN LAS RADIOCOMUNICACIONES MARÍTIMAS A BORDO DE LOS BUQUES CIVILES ESPAÑOLES . . . 874
CAPÍTULO I. Régimen general . . . 874
Sección 1.ª Disposiciones generales . . . 874

Sección 2.ª Preceptos técnicos comunes a todos los buques . . . 878
Sección 3.ª Aprobación de equipos radioeléctricos . . . 889
Sección 4.ª Instalaciones Radioeléctricas y Equipos: Generalidades . . . 891

[. . .]

CAPÍTULO III. Buques comprendidos en el ámbito de aplicación del Real Decreto 1032/1999, 18 de junio . . . 903
CAPÍTULO IV. Otros buques . . . 906
Sección 1.ª Preceptos comunes . . . 906

[. . .]

Sección 4.ª Equipamiento radioeléctrico para buques de pesca ajenos al Real Decreto 1032/1999 . . . 909

[. . .]

ANEXO I . . . 910
ANEXO II . . . 912
ANEXO III . . . 913
ANEXO IV . . . 914
ANEXO V . . . 916
ANEXO VI . . . 917
ANEXO VII . . . 918
ANEXO VIII . . . 920
ANEXO IX . . . 922

§ 55. 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) . . . 923

Preámbulo . . . 923
CAPÍTULO I. Disposiciones generales . . . 924
CAPÍTULO II. Normas técnicas, marco de seguridad y prevención de la contaminación . . . 929
CAPÍTULO III. Inspecciones, reconocimientos, certificaciones y régimen sancionador . . . 932
Disposiciones adicionales . . . 933
Disposiciones transitorias . . . 937
Disposiciones derogatorias . . . 937
Disposiciones finales . . . 937
ANEXO I. Construcción, integridad de estanqueidad y equipo de amarre y fondeo . . . 938
ANEXO II. Estabilidad y francobordo . . . 946
ANEXO III. Instalaciones de máquinas . . . 967
ANEXO IV. Instalaciones eléctricas . . . 983
ANEXO V. Prevención, detección y extinción de incendios y equipo contraincendios . . . 991
ANEXO VI. Dispositivos de salvamento y protección de la tripulación . . . 1001
ANEXO VII. Seguridad de la navegación . . . 1007
ANEXO VIII. Prevención de la contaminación . . . 1009
ANEXO IX. Certificados . . . 1015

§ 56. 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 . . . 1030

Preámbulo . . . 1030
CAPÍTULO I. Disposiciones generales . . . 1031
CAPÍTULO II. La Comisión Permanente de investigación de accidentes e incidentes marítimos . . . 1035
CAPÍTULO III. Procedimiento . . . 1038
Disposiciones adicionales . . . 1042
Disposiciones transitorias . . . 1043
Disposiciones derogatorias . . . 1043
Disposiciones finales . . . 1043
ANEXO I. Contenido de los informes de investigación de seguridad marítima . . . 1043
ANEXO II. Datos de notificación de accidentes o incidentes marítimos . . . 1045
ANEXO III. Documento acreditativo de los investigadores de campo . . . 1046

§ 57. 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 . 1047

Preámbulo . . . 1047
TÍTULO PRELIMINAR. Naturaleza, funciones y régimen jurídico . . . 1055
TÍTULO I. Investigación técnica de accidentes e incidentes . . . 1056
CAPÍTULO I. Disposiciones generales . . . 1056
CAPÍTULO II. Ámbito de aplicación . . . 1057
CAPÍTULO III. Procedimiento de investigación técnica . . . 1059
CAPÍTULO IV. Régimen de la información de la investigación . . . 1063
CAPÍTULO V. Relaciones con otras instituciones . . . 1065
Sección 1.ª Relaciones con las Cortes Generales . . . 1066
Sección 2.ª Relaciones con el Poder Judicial y el Ministerio Fiscal . . . 1066
Sección 3.ª Colaboración con otras Autoridades de Investigación Técnica de Accidentes e Incidentes . . . 1069
TÍTULO II. Organización y funcionamiento . . . 1070
CAPÍTULO I. Órganos de Gobierno . . . 1070
CAPÍTULO II. Órganos directivos . . . 1074
TÍTULO III. Régimen de contratación, financiación, presupuestación y control . . . 1076
Disposiciones adicionales . . . 1076
Disposiciones transitorias . . . 1078
Disposiciones derogatorias . . . 1079
Disposiciones finales . . . 1079

§ 58. 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 . . . 1086

Preámbulo . . . 1086
Artículos . . . 1087
Disposiciones adicionales . . . 1089
Disposiciones derogatorias . . . 1089
Disposiciones finales . . . 1089

§ 59. 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 . . . 1091

Preámbulo . . . 1091
Artículos . . . 1093
Disposiciones adicionales . . . 1105
Disposiciones transitorias . . . 1105
Disposiciones derogatorias . . . 1106
Disposiciones finales . . . 1106
ANEXO I. Marca de la rueda de timón . . . 1106
ANEXO II. Procedimientos de evaluación de la conformidad . . . 1107
ANEXO III. Requisitos que deben cumplir los organismos de evaluación de la conformidad para convertirse en organismos notificados . . . 1116
ANEXO IV. Procedimiento de notificación . . . 1118
ANEXO V. Requisitos que deben cumplir las autoridades notificantes . . . 1118

§ 60. Real Decreto 784/2021, de 7 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de buques y embarcaciones históricos y sus reproducciones singulares. [Inclusión parcial] . . . 1120

REGLAMENTO DE BUQUES Y EMBARCACIONES HISTÓRICOS Y SUS REPRODUCCIONES SINGULARES . . . 1120

[. . .]

CAPÍTULO II. Del Registro de buques y embarcaciones históricos y sus reproducciones singulares . . . 1120

[. . .]

§ 61. Real Decreto 1044/2022, de 27 de diciembre, de ordenación de la flota pesquera . . . 1122

Preámbulo . . . 1122
CAPÍTULO I. Disposiciones generales . . . 1126
CAPÍTULO II. Procedimientos de gestión de la capacidad de los buques de pesca . . . 1129
CAPÍTULO III. Procedimientos de gestión del Registro de flota . . . 1138

CAPÍTULO IV. Coordinación de registros . . . 1141
CAPÍTULO V. Procedimientos de gestión en relación con los puertos base . . . 1142
CAPÍTULO VI. Régimen sancionador . . . 1145
Disposiciones adicionales . . . 1145
Disposiciones transitorias . . . 1146
Disposiciones derogatorias . . . 1147
Disposiciones finales . . . 1147
ANEXO I. Origen de las bajas de los expedientes de entrada de capacidad . . . 1148
ANEXO II. Documentación a trasladar a la Dirección General de Ordenación Pesquera y Acuicultura para la emisión del informe en los expedientes de entrada de capacidad . . . 1150
ANEXO III. Modelo de solicitud de aportación de capacidad . . . 1151
ANEXO IV. Finalidades de la capacidad disponible . . . 1155
ANEXO V. Solicitud de alta en el Registro General de Flota Pesquera . . . 1156
ANEXO VI. Documentos para el alta en el Registro de Flota . . . 1159
ANEXO VII. Información telemática que se debe aportar para la incorporación de los buques auxiliares al Registro de Flota Pesquera . . . 1160
ANEXO VIII. Modelo de solicitud para el cambio definitivo de Puerto Base de Buques de Pesca y Buques auxiliares con Puerto Base en las ciudades de Ceuta o Melilla . . . 1161

§ 62. Orden de 22 de octubre de 1990 reguladora de la matriculación, registro y permanencia en la Lista Tercera de los buques de pesca explotados con fines comerciales . . . 1164

Preámbulo . . . 1164
Artículos . . . 1164
Disposiciones adicionales . . . 1166
Disposiciones transitorias . . . 1166
Disposiciones finales . . . 1166

§ 63. Orden ARM/3145/2009, de 19 de noviembre, por la que se regula la implantación del registro y transmisión electrónicos de los datos de la actividad de los buques pesqueros españoles . 1167

Preámbulo . . . 1167
Artículos . . . 1168
Disposiciones finales . . . 1173
ANEXO I . . . 1173
ANEXO II . . . 1173
ANEXO III . . . 1174

§ 64. 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 . . . 1175

Preámbulo . . . 1175
Artículos . . . 1176
Disposiciones adicionales . . . 1184
Disposiciones derogatorias . . . 1185
Disposiciones finales . . . 1185
ANEXO I. Datos de la declaración única de escala . . . 1186
ANEXO II. Modelo acuse de recibo . . . 1198
ANEXO III. Modelo de asignación de atraque/fondeo . . . 1198
ANEXO IV. Información mínima requerida . . . 1199
ANEXO V. Información sobre la fecha y hora de entrada y salida reales de los puertos de escala . . . 1201
ANEXO VI. Modelo despacho de salida . . . 1202
ANEXO VII. Información a enviar por el consignatario del buque, el capitán del mismo o la empresa naviera en caso de escala en un puerto español titularidad de una comunidad autónoma . . . 1202

§ 65. Orden de 6 de marzo de 1989 sobre diario de navegación, cuaderno de bitácora y cuaderno de máquinas. . . . 1204

Preámbulo . . . 1204
Artículos . . . 1204
DISPOSICIÓN TRANSITORIA . . . 1205
DISPOSICIÓN DEROGATORIA. . . . 1205
DISPOSICIÓN FINAL . . . 1205
ANEXO I. . . . 1206
ANEXO II. . . . 1211

ANEXO III. . . . 1216

§ 66. Real Decreto 137/1993, de 29 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de Armas. [Inclusión parcial] . . . 1221

REGLAMENTO DE ARMAS. . . . 1221
Capítulo preliminar. Disposiciones generales . . . 1221

[. . .]

Sección 2. Definiciones . . . 1221
Sección 3. Clasificación de las armas reglamentadas . . . 1221

[. . .]

Capítulo II. Circulación y comercio . . . 1223

[. . .]

Armerías y otros establecimientos . . . 1223

[. . .]

8. AYUDAS A LA PESCA

§ 67. Real Decreto 1473/2004, de 18 de junio, por el que se establecen medidas de carácter socioeconómico en el sector pesquero y se modifica el Real Decreto 3448/2000, de 22 de diciembre, por el que se establece la normativa básica de las ayudas estructurales en el sector pesquero en materia de acuicultura y comercialización. [Inclusión parcial] . . . 1224

Preámbulo . . . 1224
Artículos . . . 1225
Disposiciones derogatorias . . . 1228
Disposiciones finales . . . 1228

§ 68. Real Decreto 1149/2011, de 29 de julio, por el que se establece y regula el registro español de ayudas "de minimis" en el sector pesquero. . . . 1229

Preámbulo . . . 1229
Artículos . . . 1230
Disposiciones adicionales . . . 1231
Disposiciones transitorias . . . 1231
Disposiciones finales . . . 1232
ANEXO. Información del Registro español de ayudas «de minimis» en el sector pesquero . . . 1232

§ 69. Real Decreto 1173/2015, de 29 de diciembre, de desarrollo del Fondo Europeo Marítimo y de Pesca en lo relativo a las ayudas a la paralización definitiva y temporal de la actividad pesquera . . . 1234

Preámbulo . . . 1234
CAPÍTULO I. Normas generales . . . 1238
CAPÍTULO II. Paralización definitiva de la actividad pesquera . . . 1239
CAPÍTULO III. Paralización temporal de la actividad pesquera . . . 1244
Disposiciones adicionales . . . 1251
Disposiciones transitorias . . . 1252
Disposiciones derogatorias . . . 1252
Disposiciones finales . . . 1252
ANEXO I. Importe máximo de la prima. Paralizaciones definitivas . . . 1253
ANEXO II. Importe máximo de la prima. Acondicionamiento del buque para actividades distintas de la pesca comercial . . . 1254
ANEXO III. Importe máximo de la prima. Paralización temporal . . . 1254
ANEXO IV. Baremo diario de parada temporal por reducción de esfuerzo . . . 1255

§ 70. Real Decreto 956/2017, de 3 de noviembre, por el que se establece el marco regulador de ayudas a las organizaciones profesionales del sector de la pesca y de la acuicultura, cofinanciadas por el Fondo Europeo Marítimo y de Pesca, y sus bases reguladoras de ámbito estatal, y por el que se modifican el Real Decreto 418/2015, de 29 de mayo, por el que se regula la primera venta de productos pesqueros, y el Real Decreto 277/2016, de 24 de junio, por el que se regulan las organizaciones profesionales en el sector de los productos de la pesca y de la acuicultura 1256

Preámbulo 1256
Artículos 1264
TÍTULO I. Disposiciones comunes 1264
TÍTULO II. Bases reguladoras de las subvenciones destinadas a las organizaciones profesionales en el marco del Fondo Europeo Marítimo, de Pesca y Acuicultura gestionadas por el Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente 1270
CAPÍTULO I. Disposiciones comunes a todas las líneas de ayuda 1271
CAPÍTULO II. Ayudas a los planes de producción y comercialización 1278
CAPÍTULO III. Ayuda a la utilización del mecanismo de almacenamiento 1281
CAPÍTULO IV. Ayudas para la consolidación de organizaciones profesionales de los sectores de la pesca y de la acuicultura 1283
Disposiciones adicionales 1285
Disposiciones transitorias 1285
Disposiciones derogatorias 1286
Disposiciones finales 1289
ANEXO. Determinación de gastos subvencionables 1291

§ 71. Real Decreto 388/2021, de 1 de junio, por el que se establecen las bases reguladoras de las subvenciones destinadas a la obtención de avales de la Sociedad Anónima Estatal de Caución Agraria S.M.E. (SAECA) por titulares de explotaciones agrarias, de operadores económicos del sector pesquero o de industrias agroalimentarias que garanticen préstamos para su financiación 1298

Preámbulo 1298
Artículos 1301
Disposiciones adicionales 1311
Disposiciones finales 1311
ANEXO I. Modelo de declaración de no concurrir en las causas del artículo 13.2 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones 1312
ANEXO II 1313
ANEXO III 1314

§ 72. Real Decreto 854/2021, de 5 de octubre, por el que se establecen las bases reguladoras de las subvenciones para la adquisición e instalación de sistemas de seguimiento electrónico remoto (REM), para el cumplimiento de la obligación de desembarque, para la digitalización de la flota de pequeña escala y para el apoyo al sector pesquero extractivo, acuícola, comercializador y transformador en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, y se convocan para el año 2021 1315

Preámbulo 1315
Artículos 1321
Disposiciones adicionales 1344
Disposiciones finales 1348
ANEXO I 1349
ANEXO II 1353
ANEXO III 1354
ANEXO IV 1370
ANEXO V 1373
ANEXO VI 1376
ANEXO VII. 1376

§ 1

Nota de referencia

El elevado número de disposiciones que integran este *Código* aconseja su división formal en varios tomos físicamente independientes. El esquema de la obra es el siguiente:

Aspectos generales (I)
Capacitación profesional (II)
Empresa pesquera marítima (III)
Espacios marinos y actividad pesquera (IV)
Comunidades Autónomas (V)

Sin embargo, cada volumen se apoya en los restantes y su contendido ha de ser puesto en relación con el conjunto de la obra

§ 2

Ley 5/2023, de 17 de marzo, de pesca sostenible e investigación pesquera

Jefatura del Estado
«BOE» núm. 66, de 18 de marzo de 2023
Última modificación: sin modificaciones
Referencia: BOE-A-2023-7052

FELIPE VI

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:

PREÁMBULO

I

Dentro del amplio conjunto de actividades humanas que se desarrollan en la mar, la pesca destaca por ser garante de la seguridad alimentaria y desempeñar una función clave en la vertebración de las comunidades costeras. En España, la actividad pesquera, junto con sus operaciones vinculadas, ha desarrollado a su alrededor un conjunto de formas de vida, cultura, paisaje y tradiciones de gran relevancia.

Esta amplísima tradición e importancia de la actividad pesquera española, cuya flota es la más importante de la Unión Europea, presente desde muy antiguo en nuestros caladeros y en los caladeros más distantes, junto con las actividades y servicios asociados a dicha actividad, han venido configurando a este sector económico como un elemento notable para la economía nacional especialmente por su gran concentración en ciertas zonas litorales, donde el empleo y la actividad económica están muy vinculados a su sostenimiento y prosperidad.

El mantenimiento de esta actividad, como sector clave, motor económico, desde un enfoque ambiental, social y económicamente sostenible es esencial para asegurar no sólo el futuro de dichas poblaciones y su adecuada vertebración sino la provisión de bienes públicos asociados a estas actividades, como la fijación de población en las zonas costeras, la protección paisajística, la equidad interterritorial, la oferta de actividades económicas alternativas, el mantenimiento de la actividad pesquera, la provisión a la sociedad de alimentos de origen marino de manera sostenible o la salvaguarda del legado cultural, conciliando todo ello con la protección de la biodiversidad marina.

En efecto, la protección de la biodiversidad marina constituye un deber ineludible en cualquier sociedad. Tanto el Derecho de la Unión Europea como los Tratados Internacionales

suscritos por la Unión Europea en materia de pesca recogen obligaciones que incluyen el compromiso de adoptar medidas de conservación y gestión destinadas a mantener o restablecer los recursos marinos en niveles capaces de producir el rendimiento máximo sostenible, tanto en las aguas bajo jurisdicción nacional como en alta mar, y de cooperar a tal efecto con otros Estados, cuando los recursos marinos se encuentran en zonas marítimas con estatutos jurisdiccionales diferentes y de tener debidamente en cuenta otras utilizaciones legítimas de los mares.

La Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, hecha en Montego Bay el 10 de diciembre de 1982, ratificada por el Reino de 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 exclusivas como en alta mar, cooperando con terceros países y organismos internacionales con la finalidad de conservar y proteger los recursos vivos.

El Acuerdo de 1995 sobre Poblaciones de Peces Transzonales y las Poblaciones de Peces Altamente Migratorias aprobado por la Asamblea General de Naciones Unidas, estableció un moderno régimen jurídico y supuso el reconocimiento de las Organizaciones y Acuerdos Regionales de Pesca, que han demostrado su eficacia y adaptabilidad para proporcionar soluciones para garantizar una pesca sostenible, compatible con la protección y la preservación del medio marino, y en las que tanto nuestro país como la Unión Europea ejercen un decidido liderazgo.

Asimismo, en la Agenda 2030 de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas, aprobada en septiembre de 2015, se abordó la conservación y el uso sostenible de los océanos y se identificó la conservación y el uso sostenible de los mismos como uno de los diecisiete Objetivos de Desarrollo Sostenible.

Del mismo modo, la Asamblea General de Naciones Unidas ha reiterado, en sus resoluciones anuales sobre el Programa relativo a los Océanos y al Derecho del Mar, su preocupación por los efectos adversos, actuales y futuros, del cambio climático en la sostenibilidad de la pesca y en la seguridad alimentaria, expresando una especial preocupación por las conclusiones expuestas por el Grupo Intergubernamental de Expertos sobre Cambio Climático en su informe especial sobre los océanos y la criosfera en un clima cambiante y alentando a los Estados Miembros a evaluar y considerar los efectos del cambio climático en el sector de la pesca a la hora de diseñar sus políticas.

En este sentido, en el mencionado Informe especial de 2019 sobre el océano y la criosfera del Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC) se destacó que el sector de la pesca y la acuicultura es el más vulnerable a los factores climáticos. Las principales consecuencias, según el informe, serían entre otras una mayor estratificación de la capa superior del océano que alterará el oxígeno oceánico y la disponibilidad de nutrientes, afectando en consecuencia a las especies de peces, así como a la producción primaria neta. Ello conllevaría principalmente la reducción de los stocks pesqueros y la migración de las especies (principalmente las pelágicas) hacia aguas más frías a una media de 50 km/década.

También el Comité de Pesca de la FAO en su 34.ª sesión celebrada en 2021 (COFI 34), emitía el informe denominado «Hacer frente al cambio climático y otros asuntos relacionados con el medio ambiente» en el que ponía de manifiesto que cada vez más pruebas indican que el cambio climático y otros factores antropogénicos con efectos en los medios acuáticos, como el aumento de la temperatura y la basura marina, repercuten considerablemente en el bienestar de los ecosistemas acuáticos, lo que tiene consecuencias para la seguridad alimentaria y los medios de vida de las comunidades de quienes se dedican a la pesca y la acuicultura.

En el ámbito de la Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO) se ha promovido la adopción de mecanismos esenciales para la gestión de una pesca sostenible y responsable y para la lucha contra la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR), como son el Código de Conducta para la Pesca Responsable, las Directrices voluntarias para la Actuación del Estado del pabellón, el Plan de Acción Internacional para prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (PAI–INDNR); o el Acuerdo sobre Medidas del Estado Rector del Puerto, entre otros.

En el ámbito nacional, con el objetivo de hacer frente a las consecuencias del cambio climático sobre el sector pesquero, existen estrategias como el Plan Nacional de Adaptación al Cambio Climático (PNACC) 2021-2030, aprobado conforme a lo establecido en el artículo 17 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, el cual tiene entre sus 18 ámbitos de aplicación; la pesca, la acuicultura y alimentación; las costas y el medio marino y la pesca continental.

Este Plan se adopta en el marco del Pacto Verde Europeo que tiene entre sus objetivos prioritarios el de garantizar la economía azul y reforzar el papel de los océanos y el sector pesquero en la lucha contra el cambio climático y en el cual se encuadra la Estrategia «De la granja a la mesa» con una serie de medidas aplicadas a la agricultura, ganadería y el sector pesquero, para garantizar una cadena alimentaria más equilibrada, a través del fomento de la pesca sostenible.

En este escenario internacional, la política pesquera común es un elemento esencial para la configuración de la regulación y la gestión pesquera española, cuya estructura normativa y enfoque como política pública viene determinado por los conceptos y normas europeos.

Siendo la actividad pesquera una de las que pueden desarrollarse en el mar, resulta imprescindible que su desempeño se acomode, del mismo modo, a las prescripciones europeas de aplicación simultánea a este medio. Así, la Directiva 2008/56/CE, de 17 de junio de 2008, por la que se establece un marco de acción comunitaria para la política del medio marino (Directiva marco sobre la estrategia marina), tiene como principal objetivo la consecución del Buen Estado Ambiental (BEA) de nuestros mares, configurando, a tales efectos, las Estrategias Marinas como instrumento de planificación del medio marino. La transposición de esta directiva al ordenamiento jurídico español se realizó por la Ley 41/2010, de 29 de diciembre, de protección del medio marino, y por el Real Decreto 957/2018, de 27 de julio, por el que se modifica el anexo I de la Ley 41/2010, de 29 de diciembre, de protección del medio marino.

Cabe también recordar que la competencia en materia de pesca marítima es una competencia de mayor alcance que la puramente de ámbito nacional y, por tanto, la pesca marítima en el Estado está regulada también por reglamentos comunitarios que son de directa aplicación en nuestro ordenamiento jurídico y que forman parte de la Política Pesquera Común.

A este respecto, el Reglamento (UE) 1380/2013, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, sobre la Política Pesquera Común, destaca en sus considerandos y articulado que la normativa de pesca en la Unión Europea tiene en cuenta parámetros ambientales y está coordinada con la legislación europea e internacional en materia de medio ambiente, asegurando una plena coordinación de los criterios pesqueros y ambientales, e incorporando la política ambiental en la propia política sectorial pesquera, que conforma la Política Pesquera Común.

No puede ignorarse que España tiene un patrimonio marino inigualable, con aproximadamente 8.000 km de costa y una superficie de aguas marinas de más de un millón de km^2. Asimismo, nos situamos en la frontera entre el océano Atlántico y el mar Mediterráneo, lo cual confiere una gran complejidad y biodiversidad a nuestro medio marino.

Así, no cabe duda de que el medio marino es un ecosistema que da soporte a un conjunto diverso de usos y actividades humanas. Para garantizar el adecuado desarrollo de los mismos y su compatibilidad con la conservación del medio es preciso que los poderes públicos lleven a cabo una labor de ordenación. La Ordenación del Espacio Marítimo (OEM) es, pues, una herramienta para facilitar el desarrollo sostenible de la economía azul, favoreciendo su componente económica, social y ambiental. A tales efectos la Unión Europea aprobó la Directiva 2014/89/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de julio de 2014, por la que se establece un marco para la ordenación del espacio marítimo, incorporada al ordenamiento jurídico español a través del Real Decreto 363/2017, de 8 de abril, por el que se establece un marco para la ordenación del espacio marítimo. Por lo tanto, la ordenación del espacio marítimo pretende promover el desarrollo sostenible y la correcta utilización del espacio marítimo para diferentes usos del mar, gestionando los usos del espacio y los conflictos que puedan surgir en las zonas marinas. Así, el desarrollo de una

pesca sostenible necesariamente debe incardinarse dentro del marco descrito, como acontece con el resto de políticas sectoriales perfeccionadas en la mar.

Cabe asimismo recordar la importancia de la Política Marítima Integrada como elemento horizontal encaminado a lograr un planteamiento coherente de los asuntos marítimos y una mayor coordinación con el fin de potenciar el denominado crecimiento azul, del que la pesca forma parte.

El Reino de España, como el resto de Estados miembros de la Unión Europea, viene participando de forma activa en los acuerdos y foros internacionales para la conservación y recuperación de la sostenibilidad de los mares y de los océanos y, a través del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, tiene una importante responsabilidad de cara a un desarrollo y gestión sostenible de los recursos pesqueros.

Se requiere en estos momentos un esfuerzo para conseguir un crecimiento sostenible e integrador del desarrollo del sector pesquero. Debe hacerse hincapié en que, tal y como reza la propia Ley 41/2010, de 29 de diciembre, la prioridad es alcanzar o mantener un buen estado ambiental del medio marino comunitario, perseverar en su protección y conservación y evitar un nuevo deterioro, en el marco de una política marítima integrada y del desarrollo sostenible de una economía azul.

La ley afianza el objetivo de la sostenibilidad, en consonancia con el nuevo marco de gobernanza de los océanos internacional y europeo. Sostenibilidad entendida desde los tres pilares básicos de la Política Pesquera Común, la sostenibilidad ambiental, económica y social. En este sentido el Reglamento (UE) n.º 1380/2013, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, establece que la regulación pesquera debe garantizar que las actividades de la pesca y la acuicultura contribuyen a la sostenibilidad medioambiental, económica y social a largo plazo, permitiendo la obtención de beneficios económicos, sociales y de empleo y asegurando la disponibilidad de alimentos de calidad y seguros para la población.

A este respecto, el artículo 130.1 de la Constitución señala que «los poderes públicos atenderán a la modernización y desarrollo de todos los sectores económicos y, en particular, de la agricultura, de la ganadería, de la pesca y de la artesanía, a fin de equiparar el nivel de vida de todos los españoles».

Así, la ley enfatiza la función económica de la pesca de tal forma que se contribuya a la mejora del empleo y a una mayor eficacia en el uso de los recursos, con un aumento de la productividad y del nivel de vida de toda la ciudadanía y la efectiva protección del fin social vinculado a la actividad pesquera.

II

La Ley 3/2001, de 26 de marzo, de Pesca Marítima del Estado, que ahora se deroga parcialmente, supuso un hito esencial en la normativa pesquera y fue pionera en muchos ámbitos de su regulación. No obstante, dado el tiempo transcurrido desde su aprobación y los novedosos instrumentos normativos introducidos desde entonces tanto en el Derecho internacional como de la Unión Europea (posteriormente traspuestos al ordenamiento jurídico nacional), resulta necesario realizar una revisión y armonización de dicho régimen en lo relativo a la pesca extractiva y dar respuesta a las nuevas necesidades sociales, económicas, ambientales y administrativas que se han ido produciendo desde entonces.

La ley presenta un nuevo enfoque en que se prima la claridad y seguridad jurídica para los operadores, al tiempo que se adecua su contenido a la evolución normativa acaecida desde 2001, manteniendo sin embargo sus elementos esenciales. Este nuevo enfoque se fundamenta en una decidida vocación de unificación y armonización del disperso corpus normativo pesquero actual, como mecanismo para asegurar plenamente los principios de claridad y seguridad jurídica.

Así, en la cúspide normativa se situarán tres normas de rango legal, que vengan a sustituir paulatinamente a la actual regulación legal y que reflejen el enfoque tripartito que desde hace décadas se ha adoptado en sede comunitaria: gestión, control y comercialización.

En primer lugar, por consiguiente, aparecerá una regulación actualizada y sistemática de la actividad pesquera como elemento extractivo pero lógicamente acompañado de las necesarias medidas de sostenibilidad, que se acompañará de un marco legal en materia de

investigación pesquera. Este primer bloque legal se complementará con un real decreto regulador de los caladeros nacionales. Ambas normas se anticipan con el fin de dar cumplimiento a las obligaciones contraídas en el marco del Componente 3 («Transformación ambiental y digital del sistema agroalimentario y pesquero») del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia aprobado, en el marco de los fondos europeos, por acuerdo del Consejo de Ministros en su reunión del día 27 de abril de 2021, como Reforma 6 y que tiene como objetivos impulsar que la sostenibilidad económica y social sea también un integrante de peso en la gestión pesquera; garantizar y lograr una mayor seguridad jurídica para todos los agentes del sector pesquero; y asegurar una mayor transparencia, modernización y digitalización en la gestión pesquera en su conjunto.

En este sentido, las medidas contenidas en esta ley cumplirán el principio de «no causar daño significativo» (DNSH, por sus siglas en inglés) y la normativa europea y nacional aplicable, en especial, las medidas relativas a evitar fraude, corrupción y conflicto de intereses. Asimismo, la norma se ajusta a los principios de gestión específicos del PRTR establecidos en la Orden HFP/1030/2021, de 29 de septiembre, por la que se configura el sistema de gestión del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, y a lo establecido en la Orden HFP/1031/2021, de 29 de septiembre, por la que se establece el procedimiento y formato de la información a proporcionar por las Entidades del Sector Público Estatal, Autonómico y Local para el seguimiento del cumplimiento de hitos y objetivos y de ejecución presupuestaria y contable de las medidas de los componentes el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia. La ayuda del Mecanismo no sustituirá, excepto en casos debidamente justificados, a los gastos presupuestarios nacionales ordinarios y respetará el principio de adicionalidad de la financiación de la Unión a que se hace referencia en el artículo 9.

Este primer bloque se incardina en un proceso más ambicioso de adaptación de la ley actual, y una vez culminado se procederá al impulso de las otras dos normas legales, teniendo en cuenta que la presente modificación en nada empece la aplicación efectiva, una vez analizado el texto con detalle, del régimen sancionador actual.

En segundo lugar, aparecerá una norma que modernice las tareas de control e inspección, así como el régimen sancionador, para dar cumplida respuesta a las necesidades que la práctica, la evolución de la regulación europea y el progreso científico y técnico han traído; y, en tercer lugar, una actualización del sistema legal en materia de comercialización y transformación, que permita hacer frente a los nuevos retos y realidades del sector. En esta norma se dará un tratamiento especialmente detallado a la lucha contra la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, una lacra de especial impacto contra la que España abandera una decidida lucha.

Esta división legal, como se ha indicado, refleja el modo de organizar la normativa en Derecho Europeo, en que la miríada de normas de Derecho derivado se incardinan en tres grandes grupos: uno destinado a la regulación de la pesca como actividad económica sujeta a reglas de protección (el reglamento sobre la Política Pesquera Común, que se completa con multitud de actos como los reglamentos anuales de TAC y cuotas, el reglamento de medidas técnicas o las normas singulares por caladero o arte); otro dedicado a las tareas de inspección y control (lo que se ha dado en llamar el reglamento de control, que se completa con diversas regulaciones en materia de descartes, desembarques, mecanismos de supervisión…); y un último grupo constituido por las normas que se refieren a los aspectos de comercialización, posteriores a la actividad extractiva en sentido estricto (que se sintetizan en el reglamento de la organización común de mercados de productos de la pesca, junto con otras reglas sobre trazabilidad, aspectos sanitarios y de etiquetado o ayudas en el marco del actual Fondo Europeo Marítimo, de Pesca y de Acuicultura).

Del mismo modo, este enfoque responde al reparto de competencias en la materia dentro del propio ordenamiento español. En efecto, la regulación de la pesca extractiva corresponde en exclusiva al Estado, lo que incluye las medidas de protección y regulación de la actividad, así como su corolario, el control y sanción como actividades de policía, mientras que la ordenación del sector y la flota, así como los aspectos de comercialización, se constriñen a la regulación básica, sin perjuicio de las competencias de las comunidades autónomas.

En un segundo escalón normativo se situarán diversos reales decretos que conjugarán la necesaria flexibilidad para operar conforme a las necesidades concretas de cada caladero, especie y arte con el establecimiento de reglas comunes generales, horizontales y predecibles. En la actualidad se puede apreciar la existencia de un nutrido grupo de reales decretos, algunos de notable antigüedad y enfoques no coincidentes que requerirán de una pronta unificación. En particular, cabe destacar a este respecto la necesidad de reconfigurar un régimen unificado y común en materia de caladero nacional, sobre la base y en plena armonía con lo fijado en esta ley, que se acomete en paralelo, en cumplimiento del compromiso que el Reino de España ha adquirido para con las instituciones europeas en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia. Del mismo modo, se aprobarán otros reales decretos en desarrollo de la nueva ley que regulen de modo horizontal diversas materias enunciadas en esta norma. Junto con estos reales decretos comunes, procede el mantenimiento, previa depuración de los elementos que tengan carácter general, de los diversos reales decretos que ya disciplinan algunas materias singulares, bien por especies –como el atún rojo- bien por actividades –como la primera venta-. Esta ley contribuirá a esa vocación unificadora de la normativa pesquera al sentar unas bases sólidas y claras sobre las que construir ese nuevo edificio normativo.

El tercer lugar, esta ley prevé casos específicos, perfectamente justificados, en que se mantiene la tradicional habilitación, bien que excepcional, *per saltum* al Ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación para dictar determinadas órdenes. Con respecto de la ley actualmente vigente, este proceder se constriñe a los elementos imprescindibles en los que se ejercen por el titular del Departamento potestades de marcado carácter técnico y coyuntural, con frecuencia de carácter ejecutivo y no normativo, como característicamente ocurre en el caso de las vedas, en que no existe una innovación del ordenamiento sino una aplicación de la habilitación legal a las necesidades de gestión del recurso. Comparten con estas órdenes de carácter no normativo el hecho de ser meros actos las resoluciones de diferentes órganos en materia pesquera, a las que en ocasiones la ley se refiere con el fin de dar una cumplida eficacia a las normas fijadas, precisando aspectos materiales, usualmente de vigencia temporal definida. Junto con estas habilitaciones, se reordenará tras una reflexión sosegada el conjunto normativo al reconducir la actual miríada de órdenes ministeriales a un conjunto ordenado que contenga las reglas generales en la ley, su desarrollo horizontal en reales decretos de vocación estructural y sus pormenores en órdenes de carácter mutable y particular.

En definitiva, la complejidad y amplitud de la transformación que se está planificando de la regulación pesquera se plantea en un horizonte temporal razonable y se inicia precisamente con esta ley con el fin de dar cumplimiento a los compromisos europeos, un pilar fundamental para la construcción jurídica del sector, que se tramita junto con el real decreto de caladeros como muestra de la inequívoca voluntad unificadora del paquete normativo propuesto. Este proyecto se completará posteriormente, por lo tanto, con la regulación legal del régimen de control e inspección y su correlativo sistema sancionador, cuya tramitación se avanzará a lo largo del año en curso y se abordará la modernización de la legislación en materia de comercialización. Concluido este proceso, se incluirá una habilitación para que, en virtud del artículo 85 de la Constitución Española, se proceda a la refundición y aclaración de las leyes de modo que, manteniendo su carácter diferenciado, se contengan en un cuerpo único que facilite su acceso y asegure su vocación de unidad conceptual.

El hecho de que la actividad pesquera se base en el aprovechamiento de los recursos pesqueros como recursos marinos vivos renovables, hace que la gestión correcta de los mismos adquiera una importancia preponderante sobre el resto de los aspectos de la política pesquera. Por ello, resulta de capital importancia asegurar que el aprovechamiento de los recursos se realice bajo cánones que aseguren la sostenibilidad de la actividad, como único medio para lograr un aprovechamiento adecuado y duradero.

Con esta ley se pretende dar respuesta a los nuevos retos de la gestión pesquera, como para un óptimo aprovechamiento de los recursos y de las posibilidades de pesca existentes manteniendo un equilibrio con la capacidad de pesca. En ese sentido, la ley en materia de gestión pesquera clarifica los requisitos para el acceso a los recursos pesqueros, tales como la vinculación de las posibilidades de pesca a un buque, la necesidad de obtener una

licencia, la inscripción en el registro e inclusión en el censo; redefine el Registro general de la flota pesquera y ordena los censos por caladeros, nacional, comunitario e internacional, en atención a sus características específicas y dando relevancia a las nuevas tecnologías; actualiza los criterios de reparto de posibilidades de pesca; clarifica la transmisión de posibilidades de pesca y recoge distintos mecanismos de gestión para permitir una utilización más eficiente y flexible de las cuotas de pesca. Por otra parte, dedica un capítulo a la pesca recreativa en aguas exteriores, actividad en expansión en los últimos años, que comparte el espacio y el recurso con la pesca profesional y que tiene por tanto un impacto adicional sobre el recurso pesquero objeto de regulación.

Esta ley refuerza el nexo entre ciencia y política pesquera, puesto que la mejor información científica disponible es clave en materia pesquera para garantizar una pesca sostenible. La ley recoge el apoyo decidido a la investigación oceanográfica-pesquera del Estado ya que es el instrumento indispensable que permitirá orientar el diseño de una gestión pesquera realista, adecuando la actividad pesquera a las disponibilidades existentes y bajo los principios de pesca sostenible y responsable.

Asimismo, la ley regula como novedad el acceso a los recursos genéticos que tengan consideración de recursos pesqueros, haciendo uso de las potestades que a los Estados miembros atribuye el artículo 15 del Convenio sobre la Diversidad Biológica y el artículo 6 del Protocolo de Nagoya.

Por último, mediante esta ley se pretende fortalecer la cooperación y la participación en la política pesquera, ya que los desafíos a los que se enfrenta la gobernanza de la pesca hacen imprescindible el desarrollo de una acción multinivel y concertada en el plano universal, regional y nacional, con la participación de todos los sectores afectados.

Cabe destacar que esta ley ha incorporado mayor densidad normativa a la norma con respecto de su predecesora con el fin de asegurar con mayor detalle un marco normativo estable y predecible para los operadores. Conjugando con cuidado la necesidad de unas bases normativas sostenidas en el tiempo y con rango suficiente con la evidente capacidad de adecuar el ordenamiento en sus detalles a la evolución sectorial y normativa, se ha realizado un sosegado análisis del contenido normativo que, estando ya vigente en el ordenamiento nacional o europeo, debe recogerse, siquiera en sus rasgos esenciales y más permanentes, en la ley. Se trata, por lo tanto, de incorporar el núcleo normativo propio de la esencia de cada institución a la ley para que, sin menoscabo de su desarrollo reglamentario y su ulterior concreción, queden reflejados en el cuerpo legal sus elementos definitorios y consustanciales. En consecuencia, cabe insistir en que no se trata de una innovación regulatoria, sino de un ejercicio de extracción de los rasgos propios que aseguren la recognoscibilidad de los respectivos institutos pesqueros, con frecuencia asentados desde hace años en normas de menor rango y plenamente aplicables, con el fin de asegurar un correcto encaje entre los diferentes estratos normativos concernidos en el sector, mejorando la claridad y la seguridad jurídica.

III

Para el cumplimiento de estos objetivos, la ley se estructura en cincuenta y cinco artículos que se distribuyen en diez títulos, ocho disposiciones adicionales, una disposición derogatoria única y seis disposiciones finales, con el siguiente contenido:

El título I regula una serie de disposiciones generales que comprenden el objeto, el ámbito de aplicación de la ley, definiciones, principios generales de la actividad pesquera y el principio de igualdad de oportunidades y de trato. Por último, se enumeran las medidas de política de pesca marítima en aguas exteriores, cuya regulación se desarrolla en los siguientes títulos.

El objeto de la presente ley es la regulación de la pesca marítima, que incluye los requisitos para el acceso a los recursos pesqueros, sus medidas de protección, uso sostenible, conservación, regeneración y gestión de los mismos, el fomento de la recopilación de datos, el conocimiento y la investigación oceanográfica pesquera de competencia del Estado, la regulación del acceso a los recursos genéticos que tengan la consideración de recursos pesqueros y la cooperación y coordinación entre el Estado y las comunidades autónomas.

A este respecto, cabe destacar que la definición de actividad pesquera consiste en 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. Esta definición deriva de la empleada desde hace décadas en la Política Pesquera Común, con la única especificación de la parte final, relevante a efectos internos para delimitar claramente el haz de competencias estatales y autonómicas, con el objeto de asegurar el pleno respeto de sus competencias. Así, se especifica expresamente que queda excluido el marisqueo, entendido como la captura de especies de crustáceos y moluscos con las artes propias del marisqueo, que compete a las comunidades autónomas, como ocurre con la acuicultura, ésta sí, definida autónomamente por la normativa europea.

El ámbito de aplicación de la ley lo constituyen las actividades pesqueras, así como cualquier otra actividad susceptible de afectar a los recursos pesqueros o sus hábitats, desarrolladas bien en aguas sometidas a soberanía o jurisdicción española, incluyendo el mar territorial, la zona económica exclusiva y la zona de protección pesquera del Mediterráneo, con excepción de las aguas interiores, de conformidad con lo dispuesto en la Ley 10/1977, de 4 de enero, sobre mar territorial; en la Ley 15/1978, de 20 de febrero, sobre zona económica, y en el Real Decreto 1315/1997, de 1 de agosto, por el que se establece una zona de protección pesquera en el mar Mediterráneo, y el Real Decreto 236/2013, de 5 de abril, por el que se establece la Zona Económica Exclusiva de España en el Mediterráneo noroccidental, o bien fuera de las aguas bajo jurisdicción española por buques españoles, de conformidad con lo dispuesto en los tratados, acuerdos y convenios internacionales, en la normativa europea, y en la legislación nacional de países terceros que pueda ser de aplicación.

Como dispone la Ley 41/2010, de 29 de diciembre, fuera del uso común general del mar, «no se admitirán sobre el medio marino más derechos de uso, explotación y aprovechamiento que los autorizados en virtud de la legislación sectorial aplicable, que se planificarán de acuerdo con la estrategia de la demarcación marina correspondiente o de manera que sean compatibles con ésta», como precisamente dispone la presente norma.

Cabe destacar, asimismo, que el ámbito espacial de los caladeros nacionales que tradicionalmente se han venido empleando en la normativa pesquera pero que por primera vez se recogen en una norma con rango legal es coincidente con las cinco demarcaciones marinas creadas por la Ley 41/2010, de 29 de diciembre, desarrollada por el Real Decreto 363/2017, de 8 de abril. Así, el Subcaladero Cantábrico y Noroeste coincide con la Demarcación Marina Noratlántica, el Subcaladero del Golfo de Cádiz coincide con la Demarcación Marina Sudatlántica y parte de la Demarcación Marina del Estrecho y Alborán, el Subcaladero Mediterráneo coincide con la Demarcación Marina Levantino-Balear y parte de la Demarcación Marina del Estrecho y Alborán y, por último, el Subcaladero Canario coincide con la Demarcación Marina Canaria.

En el caso del Archipiélago Canario, la normativa pesquera de aplicación tendrá en cuenta el reconocimiento del Archipiélago Canario como Región Ultraperiférica en el artículo 349 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, así como las peculiaridades del caladero canario, de acuerdo con el artículo 4.4 del estatuto de autonomía de Canarias.

Entre los principios generales que rigen la actividad pesquera, destacan la sostenibilidad desde las tres vertientes, ambiental, económica y social, el enfoque ecosistémico y el principio de explotación conforme a un Rendimiento Máximo Sostenible, y el enfoque integral e integrado del sector pesquero en el marco de la economía azul. Estos principios generales impregnan todo el texto legal de tal forma que cualquier actuación o medida de protección, conservación y gestión de los recursos pesqueros deberá ajustarse a los mismos.

Las actuaciones y medidas aplicadas en desarrollo y en virtud de 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, identidad de género, características sexuales, edad, creencias o religión, o cualquier otra condición o circunstancia personal o social, o que los operadores puedan ser discriminados con motivo de la actividad o pesca desarrollada, teniendo en cuenta que el tratamiento diferenciado de

situaciones distintas no implica en ningún caso el trato discriminatorio sino un reconocimiento de la diversidad.

El título II regula el acceso a los recursos pesqueros. Los recursos naturales del mar territorial y de la Zona Económica Exclusiva, ya sean pesqueros o de otra naturaleza, son bienes demaniales, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 132.2 de nuestra Constitución. Tal consideración les dota de las tres tradicionales dimensiones que el ordenamiento se ha dado para su correcta protección, actualmente recogidas en el artículo 132.1 de la Constitución Española y en el artículo 6.a) de la Ley 33/2003, de 3 de noviembre, del Patrimonio de las Administraciones Públicas: inembargables, imprescriptibles e inalienables. Derivado de esto, el Poder público es el protector de su integridad y de que el uso que se les dé sea conforme a su naturaleza y atiende a los fines de interés general que les son propios. Esto es acorde con lo dispuesto también en la propia política pesquera común, y ya la propia Ley 3/2001, de 26 de marzo, así lo señalaba.

Los recursos pesqueros están amparados por medidas de conservación, protección y regeneración específicas para estos recursos reguladas en la legislación pesquera, nacional, europea como parte de la Política Pesquera Común, e internacional, a través de los Convenios, Tratados y Acuerdos Internacionales en los que el Reino de España y la Unión Europea son parte, en especial, de las organizaciones regionales de pesquerías.

Es preciso, pues, compatibilizar el derecho de quienes deseen pescar con las prescripciones que impone la regulación del demanio público. Por lo tanto, el fin social común que han de tener los recursos pesqueros debe conciliarse con la regulación de los permisos que habiliten el ejercicio ordenado de ciertas actividades, siempre que se cumplan los requisitos impuestos en la normativa de aplicación, para que quienes sean interesados puedan operar en este espacio.

La naturaleza jurídica de la autorización determina el reconocimiento de una situación jurídica individualizada resultante de un procedimiento administrativo de naturaleza reglada que faculta al particular a realizar una actividad en las condiciones y forma determinadas en la normativa reguladora. En este sentido, el título habilitante, la licencia de pesca, implica el reconocimiento de un derecho de naturaleza patrimonial no indemnizable cuando su privación singular se ajuste a lo establecido en la norma reguladora de su otorgamiento en atención a la naturaleza demanial de las posibilidades de pesca, de acuerdo con lo indicado tanto en la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, como en la jurisprudencia.

En este título se ordena y agrupa en un único apartado la regulación relativa a los requisitos previos para el acceso a los recursos, disponer de una licencia de pesca; estar en situación de alta en el Registro General de la Flota Pesquera; y la pertenencia a un censo por caladero y modalidad.

La ley contempla una nueva regulación del Registro General de la Flota Pesquera, adscrito al Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación y se establecen censos por caladero y modalidad, introduciéndose como novedad la ordenación de los censos por caladeros (distinguiendo entre nacional, comunitario e internacional) en atención a sus características específicas y dando relevancia a las nuevas tecnologías. Se adapta a la realidad el régimen de licencias y otras autorizaciones que reciben nombres distintos en función de su objeto: licencia de pesca, autorización especial de pesca, autorización para la flota pesquera exterior, ganando en sistematicidad y claridad.

El título III contiene una regulación de las medidas de conservación y uso sostenible de los recursos pesqueros. Estas medidas se definen como todas aquellas dirigidas a garantizar una explotación sostenible de los mismos desde el punto de vista ambiental y la viabilidad a largo plazo del sector. Se incluyen medidas tales como la limitación del volumen de capturas; la talla o el peso de las especies; los artes y aparejos de pesca o las vedas, en la línea de la regulación tradicional en esta materia.

El título IV está dedicado a las medidas de protección y regeneración de los recursos pesqueros, entre otras, la declaración de zonas de protección pesquera; la regulación de la actividad en los Espacios Marinos Protegidos; medidas preventivas respecto a actividades susceptibles de perjudicar a los recursos pesqueros o sus hábitats, o cualquier otra medida que aconseje el estado de los recursos. En este ámbito, sin duda, ocupa un papel destacado

la adopción de medidas conducentes a minimizar las capturas accidentales de cetáceos, tortugas marinas y aves en las artes de pesca.

A este respecto, cabe destacar que reiterada jurisprudencia del Tribunal Constitucional ha venido declarando que «por pesca marítima hay que entender la regulación de la actividad extractiva y, como presupuesto de ella, el régimen de protección, conservación y mejora de los recursos pesqueros» (por todas, SSTC 147/1991; 44/1992; 57/1992; 149/1992; 184/1996; y 38/2002). En consecuencia, la protección, conservación y regeneración de los recursos pesqueros es una parte consustancial a la legislación pesquera y, en la medida en que sus herramientas son suficientes para evitar la pérdida de biodiversidad, son las que han de aplicarse al caso, teniendo en cuenta que los recursos pesqueros, por aplicación de la disposición adicional tercera de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad, están excluidos de dicha norma.

Este título está dedicado a las zonas de protección pesquera, las reservas marinas de interés pesquero, las zonas de acondicionamiento marino y las zonas de repoblación marina y se regula el régimen aplicable al medio marino en los Espacios Naturales Protegidos, en los que las limitaciones y prohibiciones se fijarán por el Gobierno, con el fin de asegurar una actuación coordinada y articulada entre los diferentes departamentos ministeriales y la más cohesionada aplicación de la normativa afectada. Debe destacarse que se trata de un supuesto en que concurren sobre un mismo espacio físico competencias diferentes, cuyos regímenes jurídicos se superponen y debe asegurarse su efectiva coordinación y la evitación de incongruencias en su aplicación, preservando al propio tiempo el reparto de competencias entre los órganos competentes implicados.

También se regula la extracción de la flora marina en aguas exteriores, que requerirá autorización del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, las obras, instalaciones y demás actividades en el mar y los vertidos en aguas exteriores que requerirán, en ambos casos, informe previo y preceptivo del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.

En relación con las medidas de mitigación de las capturas accidentales, cabe señalar además que el Gobierno ha aprobado el Plan Nacional para la reducción de las capturas accidentales en la actividad pesquera, a propuesta del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico y el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación. El plan se estructura como una guía para evaluar y hacer un seguimiento del problema de las capturas accidentales en la flota española y proponer soluciones técnicas que permitan reducir o eliminar, cuando sea posible, las capturas de especies sensibles.

Las acciones contempladas en el plan deberán desarrollarse durante la próxima década, de modo que en 2030 se alcance un nivel de impacto de la actividad pesquera en la fauna sensible que no ponga en peligro a las poblaciones afectadas.

El título V se refiere a las medidas de gestión de los recursos pesqueros. Estas se definen como todas aquellas medidas y mecanismos dirigidos a racionalizar y ordenar la explotación de los recursos mediante su distribución entre el sector, y equilibrar el esfuerzo pesquero y el desarrollo del sector. Se incluyen, entre otras, la asignación de posibilidades de pesca por buques o grupos de buques, la transmisión entre buques de las posibilidades de pesca asignadas, o los mecanismos de optimización y flexibilización de la gestión de las posibilidades de pesca. Sólo pueden acceder a la actividad pesquera quienes tengan un buque registrado; cuenten con una licencia de pesca inherente al buque; pertenezcan a un censo y tengan unas posibilidades de pesca, que no pueden desvincularse de un buque.

La asignación de las posibilidades de pesca se incluye dentro de las medidas de gestión de los recursos pesqueros como mecanismo dirigido a racionalizar y ordenar la explotación de los mismos mediante su distribución entre el sector.

Un aspecto clave de la ley es la definición clara de las posibilidades de pesca como 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 presente ley y en su normativa de desarrollo, de modo que se configure como un concepto general que abarque las diferentes modalidades en que los recursos pueden repartirse. Se refuerza así el vínculo entre el buque y las posibilidades de pesca, como corolario último de la obligación de los poderes públicos de asegurar el fin social en el empleo de tales recursos.

Asimismo, se amplían y clarifican los criterios de reparto. Se introducen criterios como el impacto de la actividad pesquera ejercida sobre los recursos, organismos juveniles, especies

accesorias, y sobre el medio ambiente y ecosistemas en general o la contribución a la economía local.

Respecto a la transmisión de las posibilidades de pesca, se distingue por primera vez en una norma con rango legal entre transmisiones temporales y transmisiones definitivas de las posibilidades de pesca, distinción ya consagrada en normas de inferior rango y esencial para la correcta gestión de la actividad pesquera. Se exigirá autorización previa del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación en todo caso, para su transmisión total o parcial, temporal o definitiva, voluntaria o forzosa. De este modo, se abandona la diferenciación contenida en la vigente Ley 3/2001 de 26 de marzo, entre transmisiones entre buques del mismo o de distinto armador para ajustarse mejor a las necesidades del sector, en coherencia con el desarrollo reglamentario que se ha ido realizando en los sucesivos Planes de Pesca, y con el fin de salvaguardar las funciones que la Administración tiene encomendadas en materia de protección de los intereses generales y gestión de los recursos pesqueros.

Por último, en relación con la transmisión de las posibilidades de pesca, se determinarán reglamentariamente los requisitos que han de reunir las transmisiones de posibilidades de pesca de modo que se permita concretar en el marco fijado en esta ley los requisitos concretos que en cada pesquería sean relevantes en función de su idiosincrasia y necesidades.

Mediante esta ley se da respuesta asimismo a la necesidad de elevar a rango legal materias que hasta el momento estaban reguladas meramente en vía reglamentaria, en especial en lo relativo a las cuestiones de gestión pesquera. La inclusión en la ley de estas materias las dota de garantía y seguridad jurídica sin impedir su concreción mediante instrumentos de menor rango.

Se regulan así mecanismos de flexibilidad y optimización para maximizar la eficiencia en el reparto y en el consumo de posibilidades de pesca asignadas, como las reservas de posibilidades de pesca que permiten a la Administración disponer de determinadas posibilidades con el fin de atender finalidades de interés general, como hacer frente a riesgos de paralización de parte de la flota, permitir la entrada en una pesquería de buques que no reúnan los requisitos de actividad histórica exigidos en la misma dada la evolución de los recursos pesqueros o para garantizar el cumplimiento de las asignaciones de cuotas a España y evitar sobrepasamientos de los límites admisibles de capturas.

Se regulan los intercambios de cuotas entre España y otros Estados, que ya se vienen realizando en la práctica y se dotan de mayores garantías de transparencia. Finalmente destaca el hecho de regular la prescripción de las posibilidades de pesca.

El título VI regula la pesca recreativa en aguas exteriores, actividad que tiene un indudable impacto en los recursos y en la economía. La principal novedad versa sobre la creación de un Registro de Pesca de Recreo en el que figurarán inscritas todas aquellas personas físicas y embarcaciones de recreo que se encuentren autorizadas para el ejercicio de la pesca de recreo, así como todas aquellas personas que dispongan de una autorización especial, lo que permitirá un conocimiento más profundo de la dimensión e impacto de esta actividad y la necesaria adopción de las medidas de gestión que procedan en cada momento.

El título VII establece el fomento y los objetivos de la política de investigación pesquera y oceanográfica, a fin de compatibilizar la explotación sostenible de los recursos con el respeto al medio ambiente marino, incluyendo la conservación de la biodiversidad, en el marco del código de conducta para una pesca responsable, incluyendo, como uno de los objetivos novedosos de la investigación, la búsqueda de nuevos sistemas de explotación de los recursos pesqueros más sostenibles y respetuosos con el medio marino.

Se regula la necesidad de una planificación y programación de la investigación y la participación y colaboración de las organizaciones y asociaciones pesqueras profesionales y de recreo, los clubes y centros de buceo, las ONG y en general todos los agentes del sector pesquero en el cumplimiento de los objetivos de la investigación pesquera y oceanográfica.

Dedica la ley un artículo especifico al Instituto Español de Oceanografía, Centro Nacional del Consejo Superior de Investigaciones Científicas, como instituto científico de referencia en la investigación pesquera, que atenderá los objetivos de investigación oceanográfica-pesquera al servicio de la política pesquera del Estado, ejerciendo funciones de investigación y de apoyo técnico-científico y de participación en foros y organismos

internacionales en los que esté representado el Reino de España, sin perjuicio de otras funciones que tenga asignadas.

El título VIII regula el acceso a los recursos genéticos que tengan la consideración de recursos pesqueros. Se trata de una de las principales novedades de la presente ley pues establece, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 71 y la disposición adicional tercera de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, que corresponde a la normativa específica en materia de pesca marítima la regulación del acceso a los recursos genéticos que tengan la consideración de recursos pesqueros. Se designa al Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación como autoridad competente en materia de acceso a dichos recursos.

El título IX establece los mecanismos de coordinación, cooperación y participación institucional en la política de pesca. Se regulan en un mismo título estos principios, que han de regir las relaciones con otras Administraciones Públicas, con el sector pesquero y con el resto de actores e instituciones relevantes en materia de pesca sostenible.

Se regulan, como instrumentos orgánicos de cooperación, la Conferencia Sectorial de Pesca y su grupo de trabajo, la Comisión Sectorial de Pesca, recogiendo así en la norma este órgano creado conforme a la Ley 40/2015, de 1 de octubre.

Por último, el título X procede a la remisión en bloque del régimen sancionador de la Ley 3/2001, de 26 de marzo, en el Título V, Capítulos I, II y IV, cuyas disposiciones continúan vigentes, de aplicación a la presente ley y a las disposiciones que se dicten en desarrollo y aplicación de la misma, hasta tanto se adopte el nuevo marco regulador.

La disposición adicional primera crea la tasa por actividades recreativas en las Reservas Marinas de Interés Pesquero, con el fin de asegurar la sostenibilidad económica de estas figuras y fomentar la toma de conocimiento de la ciudadanía sobre su valor y aportaciones. La disposición adicional segunda prevé elementos procedimentales, referentes al silencio administrativo. La disposición adicional tercera establece la necesaria coordinación de políticas en el ámbito de la Administración General del Estado entre los distintos Departamentos ministeriales que tienen atribuidas competencias que concurren sobre un mismo ámbito.

La disposición derogatoria única deroga los capítulos I, II, III, IV y V del título I; el título IV de la Ley 3/2001, de 26 de marzo, así como su disposición adicional primera que suprime el Consejo Nacional Pesquero, al haber sido sustituido por la Conferencia Sectorial de Pesca, con la misma composición y funciones pero ya ajustada a la normativa general en materia de órganos de colaboración interadministrativa, así como los aspectos hasta ahora regulados en la Ley 3/2001, de 26 de marzo. A este respecto, procede destacar que se ha abordado una cuidadosa derogación parcial de la ley actual de modo que se asegure que no hay solapamientos entre ambos cuerpos normativos que impidan una efectiva convivencia entre ambas normas, ciertamente interrelacionadas. En particular, en cuanto a las definiciones se ha detallado aquéllas que dejan de estar vigentes ante la aprobación de la nueva ley, acotando su contenido y extensión de modo que se permita la aplicación conjunta sin disfunciones de ambos cuerpos normativos.

Asimismo, se procede a modificar la Ley 47/2015, de 21 de octubre, reguladora de la protección social de las personas trabajadoras del sector marítimo-pesquero, en cuanto a la aplicación de coeficientes reductores en la edad de jubilación como consecuencia de las exigencias físicas y del medio en el que se desarrolla esa actividad laboral, factores que causan un deterioro importante en la salud, constituyendo un riesgo en su integridad física o psíquica así como un deterioro físico que en muchas ocasiones va a determinar su futura salud. Lo cierto es que, hasta la fecha, el reconocimiento de coeficientes reductores de la edad de jubilación en el régimen especial del mar había dejado de lado a ciertas profesiones en las que el porcentaje de mujeres es significativamente mayor que el de hombres, como es el caso de las rederas (88 por ciento) y mariscadoras (61 por ciento). E incluso ocurre que, en el caso de las neskatillas y empacadoras de la costa vizcaína, el sector está constituido exclusivamente por mujeres. Esta exclusión, unida a la circunstancia de que el reconocimiento social y prestacional de estas ocupaciones ha sido históricamente menor por el hecho de tratarse de sectores casi totalmente femeninos, exige una respuesta legislativa.

En el caso de las rederas, neskatillas y empacadoras se trata de trabajos especialmente penosos, duros y con un mayor desgaste por su exigencia física o psíquica, como lo demuestra el nivel elevado de bajas por accidentes o enfermedades, estando también

sometidas a horarios ajustados al ritmo de producción o posibilidad de pesca, dándose por tanto los requisitos necesarios para la aplicación de un coeficiente reductor que les permita adelantar su edad de jubilación. En el caso de las mariscadoras a pie, se hace necesario equiparar su coeficiente al de los mariscadores a flote ya que se produce una discriminación entre ambas al darse en este colectivo las mismas condiciones de penosidad, peligrosidad e intensidad del trabajo desarrollado, lo que justifica el aumento del coeficiente aplicable. Igualmente, en este colectivo el nivel de siniestralidad y la incidencia de enfermedades profesionales es muy elevado, teniendo en cuenta que el trabajo se desarrolla a la intemperie, con el cuerpo introducido en el agua del mar y condicionado por las mareas y por la meteorología, coincidiendo, en el caso de mariscadoras a pie y percebeiras, los momentos de mayor exigencia con las épocas del año más frías y con más inclemencias meteorológicas. Por otra parte, realizan tareas que exigen gran destreza manual con la utilización de utensilios de forma completamente artesanal y en muchas ocasiones de pie, como en el caso de las rederas. Por último, en relación con los buceadores profesionales, sólo teniendo en cuenta el medio y la presión a la que están sometidos constantemente en la realización de su trabajo, la dureza y peligrosidad del trabajo que realizan, en un medio hostil al organismo humano, en el que se ven expuestos a la presión, al frío, a la humedad, que origina un mayor nivel de incidencia de enfermedades profesionales o accidentes laborales que en otras actividades, se justifica la aplicación de coeficientes reductores de la edad de jubilación que permitan el adelanto de la edad de jubilación. La inclusión de este colectivo en el Régimen Especial de Trabajadores del Mar no se produjo hasta la citada Ley 47/2015, una norma posterior al Real Decreto 1311/2007, de 5 de octubre, por el que se establecen nuevos criterios para determinar la pensión de jubilación del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar; ello explica que el reconocimiento a este colectivo del coeficiente reductor no se haya producido antes.

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, que tienen asimismo competencias de desarrollo normativo 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», y en ese marco se inscribe la presente norma, que centra sus disposiciones en el ámbito de la pesca marítima en aguas exteriores como competencia exclusiva del Estado, sin perjuicio de la concurrencia de otros títulos competenciales tanto horizontales como sectoriales que atribuyan al Estado competencias concurrentes en función de los concretos sectores de actividad regulados, muy en particular en el ámbito de la investigación, que se basa conjuntamente en el artículo 149.1.15.ª de la Constitución. Del mismo modo, el artículo 149.1.23.ª del texto constitucional relativo a la competencia exclusiva del Estado en la legislación básica de protección del medio ambiente actúa como título competencial concurrente en determinados artículos, habida cuenta de las conexiones del contenido de esta norma con la protección del medio marino.

Esta ley es coherente 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. Así, de acuerdo con los principios de necesidad y eficacia, se justifica esta norma en la necesidad de impulsar la sostenibilidad pesquera con el respeto a su importancia socioeconómica y de fomentar la cooperación en la investigación marina, elevando a rango de ley materias que hasta el momento estaban reguladas en vía reglamentaria, en especial en lo relativo a las cuestiones de gestión pesquera. Asimismo, es acorde con el principio de proporcionalidad al contener la regulación imprescindible para la consecución de los objetivos mencionados, e igualmente se ajusta al principio de seguridad jurídica pues se ha garantizado la coherencia del proyecto normativo con el resto del ordenamiento jurídico y el marco legal internacional. En cuanto al principio de transparencia, en la tramitación de la norma se ha procurado la participación de las partes interesadas, y esta identifica expresamente su propósito de clarificar los requisitos para acceder a los recursos pesqueros y redefinir el Registro General de la Flota Pesquera, y en definitiva

optimizar y hacer más transparente el régimen jurídico del acceso y la gestión de los recursos pesqueros. Por último, en relación con el principio de eficiencia, se ha intentado que la norma genere las menores cargas administrativas para la ciudadanía, fomentando un uso racional de los recursos públicos.

TÍTULO I

Disposiciones generales

Artículo 1. *Objeto.*

La presente ley tiene por objeto, conforme a lo dispuesto en el Reglamento (UE) n. º 1380/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, sobre la política pesquera común, la regulación de la pesca marítima, incluyendo:

1. Los requisitos para el acceso a los recursos pesqueros, así como el conjunto de medidas de protección, uso sostenible, conservación, regeneración y gestión de los mismos, en todo caso, sin perjuicio de las competencias exclusivas de las comunidades autónomas en materia de marisqueo y acuicultura, tanto dentro como fuera de aguas interiores, así como la pesca en aguas interiores.

2. El fomento de la recopilación de datos, el conocimiento y la investigación oceanográfica pesquera de competencia del Estado, en el ámbito de la política de pesca marítima.

3. La regulación del acceso a los recursos genéticos que tengan la consideración de recursos pesqueros.

4. La cooperación y coordinación entre el Estado y las comunidades autónomas con la finalidad de dar cumplimiento a las obligaciones de la Política Pesquera Común.

Artículo 2. *Ámbito de aplicación.*

1. Los preceptos de esta ley son de aplicación a:

a) Las aguas sometidas a soberanía o jurisdicción española, incluyendo el mar territorial, la zona económica exclusiva y la zona de protección pesquera del Mediterráneo, con excepción de las aguas interiores, de conformidad con lo dispuesto en la normativa de la Unión Europea y en las normas aplicables en virtud de tratados, acuerdos o convenios internacionales, así como en la normativa nacional.

b) Las aguas no sometidas a soberanía o jurisdicción española, en relación con los buques de nacionalidad española y a las personas físicas o jurídicas de nacionalidad española, de conformidad con lo dispuesto en los tratados, acuerdos y convenios internacionales, en la normativa europea, y en la legislación nacional de países terceros que pueda ser de aplicación y siempre con respeto a su soberanía.

2. En todo caso, las funciones atribuidas al Estado en materia de reparto de las posibilidades de pesca asignadas al Reino de España, control e inspección y ejercicio de la potestad sancionadora, en aplicación de lo señalado en los títulos V y X, respectivamente, así como en la restante normativa nacional, europea e internacional; serán también de aplicación con independencia de las aguas en que se desarrolle la actividad.

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 4. *Principios generales.*

La regulación de la actividad pesquera se rige por los siguientes principios generales:

1. La sostenibilidad biológica de los recursos marinos con objeto de garantizar una explotación ambientalmente sostenible de los recursos biológicos marinos y la viabilidad a largo plazo del sector pesquero.

2. El uso de la mejor y más reciente información científica disponible para mejorar la protección, la innovación, así como la productividad en mares y océanos, la economía azul sostenible y asegurar el uso y la ordenación sostenibles de los recursos pesqueros a largo plazo, adaptando la normativa estatal o autonómica presente o futura, que afecta al sector pesquero en cualquiera de sus modalidades a dicha información científica.

3. La sostenibilidad económica y el fomento del empleo asegurando el reconocimiento de la importancia de los sectores de la pesca y la acuicultura en el fomento de un trabajo digno y el empleo productivo en el desarrollo de las comunidades pesqueras cuyos medios de vida y desarrollo económico dependen de una actividad pesquera sostenible.

4. La función social de la pesca reconociendo la importancia y función de los sectores de la pesca y la acuicultura en su apoyo a la sostenibilidad ambiental, económica y social a largo plazo, así como la importante contribución a la seguridad alimentaria, la nutrición, la salud, los ingresos, el patrimonio y la reducción de la pobreza de las generaciones actuales y futuras en el marco de las competencias que corresponden a los diferentes departamentos ministeriales.

5. El enfoque ecosistémico, tal y como está definido en el Reglamento (UE) n.º 1380/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, sobre la política pesquera común, con el fin de aunar la gestión de los recursos naturales y el ecosistema marino al desarrollo económico y social garantizando que las actividades pesqueras tengan un impacto negativo mínimo en el ecosistema marino y en los hábitats y especies marinas, y avalen que las actividades de la pesca y la acuicultura eviten la degradación del medio marino, preservando el buen estado ambiental en cumplimiento de la Ley 41/2010, de 29 de diciembre, de protección del medio marino, y demás normativa aplicable.

6. Serán de aplicación las normas y principios recogidos en la Ley 41/2010, de 29 de diciembre, de protección del medio marino, y en el Real Decreto 363/2017, de 8 de abril, por el que se establece un marco para la ordenación del espacio marítimo.

7. El principio de precaución con el fin de asegurar una explotación de los recursos pesqueros que restablezca y mantenga las poblaciones de especies capturadas por encima de los niveles que puedan producir el Rendimiento Máximo Sostenible.

8. El enfoque integral e integrado del sector pesquero en el marco de la economía azul que asegure la coordinación intersectorial y reconozca al sector de la pesca su estrecho vínculo con otros sectores presentes en los océanos.

9. La adaptación y mitigación del cambio climático.

10. El ejercicio ordenado de la actividad pesquera de acuerdo con lo dispuesto en el Real Decreto 363/2017, de 8 de abril, por el que se establece un marco para la ordenación del espacio marítimo.

Artículo 5. *Igualdad de trato y oportunidades.*

Las actuaciones y medidas aplicadas en desarrollo y en virtud de 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, identidad de género, características sexuales, edad, creencias o religión, o cualquier otra condición o circunstancia personal o social.

Asimismo, conforme al artículo 9.2 de la Constitución Española, se promoverá la igualdad material, vinculada a la adopción de medidas de acción positiva que garanticen la igualdad real y efectiva de todas las personas que intervienen en el sector.

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 II

Acceso a los recursos pesqueros

Artículo 7. *Acceso a los recursos pesqueros.*

1. Para los buques matriculados y abanderados en España, son requisitos indispensables, en todo caso, para el acceso a los recursos pesqueros:

a) Disponer de una licencia de pesca.
b) Estar en situación de alta en el Registro General de la Flota Pesquera.
c) Pertenecer a un censo por caladero y modalidad.

2. Los requisitos adicionales para el acceso a los recursos pesqueros se regularán con la finalidad de asegurar su conservación, protección y regeneración, desde un enfoque ecosistémico, así como su adecuada gestión desde un punto de vista de la sostenibilidad económica y social, conforme a lo establecido en la presente ley y en las normas reglamentarias que la desarrollen, previa consulta a las comunidades autónomas y al sector pesquero afectado, y de conformidad con lo que disponga la normativa europea y en el marco de la restante normativa de aplicación.

En concreto, podrá exigirse pertenecer a censos específicos, disponer de posibilidades de pesca, en el caso de las pesquerías a las que se refiere el artículo 32, o cualquier otra medida que aconseje el estado de los recursos o la situación del sector, incluida una autorización para la flota pesquera exterior o especial.

3. Cuando una ley, el Derecho de la Unión o una norma internacional establezcan una protección específica para un determinado recurso pesquero, su aprovechamiento y acceso se ajustará en caso necesario para contribuir a la adecuada protección del mismo.

4. Conforme al artículo 24 de la Ley 14/2014, de 24 de julio, 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 el mar territorial. No se reputará paso inocente el que comporte cualquier actividad de pesca realizada por dichos buques en el mar territorial. Salvo autorización del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación los buques de pabellón no español en paso por el mar territorial y la zona económica exclusiva española no podrán tener sus aparejos de pesca en estado de funcionamiento o de operatividad inmediata.

5. En el marco de la regulación europea, para los buques comunitarios se requerirá en todo caso licencia comunitaria y, cuando proceda, una autorización especial de pesca y las restantes condiciones específicas que se fijen.

Artículo 8. *Licencia de pesca.*

1. La licencia de pesca es la autorización administrativa de carácter temporal, expedida por medios electrónicos por la Dirección General de Ordenación Pesquera y Acuicultura del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, vinculada a un buque en situación de alta en la Sección 1 del Registro General de la Flota Pesquera, o a una almadraba, que habilita a un armador al ejercicio de la actividad de pesca marítima.

2. La licencia de pesca recogerá, al menos, los datos del armador, la persona propietaria del buque, el nombre, matrícula y características técnicas del buque, el caladero, la modalidad de pesca y el período de vigencia de la misma. En caso de cambio de armador, el nuevo armador deberá comunicarlo al Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación a efectos del conocimiento de la subrogación en el uso de la licencia. En el caso de las almadrabas, la licencia de pesca se expedirá de acuerdo con su normativa específica.

3. La licencia es inherente al buque o almadraba y no es posible su transmisión de forma separada a los mismos. Podrá ser suspendida temporalmente y retirada, en todo caso, en los supuestos previstos en la normativa europea para garantizar el cumplimiento de las normas de la Política Pesquera Común.

4. La licencia tendrá una vigencia de 4 años, salvo que en la misma se indique expresamente otra cosa, y su renovación será automática, siempre que no hayan cambiado las características del buque ni se hayan producido variaciones en las condiciones que dieron lugar a su concesión.

5. No será obligatorio llevar la licencia a bordo del buque. En caso de que el titular necesitare la licencia, deberá solicitar expresamente un duplicado. Estas licencias se emitirán, registrarán y conservarán actualizadas por medios electrónicos en el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.

6. La actividad del buque o almadraba deberá ajustarse a lo dispuesto en la licencia de pesca. Sin embargo, cuando la situación de los recursos pesqueros lo permita, la Dirección General de Ordenación Pesquera y Acuicultura del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación podrá autorizar, de forma temporal, un cambio en las condiciones del ejercicio de la actividad pesquera previstas en su licencia.

Esta autorización recogerá expresamente el período de vigencia, así como todos los datos que supongan una modificación de las condiciones de la licencia.

7. Cualquier otra actividad de naturaleza pesquera deberá contar con la autorización correspondiente por parte de la Administración competente.

8. Lo dispuesto en el presente artículo se entiende sin perjuicio, en su caso, de la correspondiente autorización sanitaria, número del Registro General Sanitario de Empresas Alimentarias y Alimentos y demás requisitos establecidos en la normativa vigente.

Artículo 9. *Registro General de la Flota Pesquera.*

1. El Registro General de la Flota Pesquera (RGFP) será gestionado por la Dirección General de Ordenación Pesquera y Acuicultura del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación y estará constituido por todos los buques de pesca y todos los buques auxiliares con pabellón español.

2. Este Registro estará compuesto por:

a) Sección 1, que incluirá a los buques de pesca.
b) Sección 2, que incluirá a los buques auxiliares.

3. El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, a través de la Dirección General de Ordenación Pesquera y Acuicultura, será el responsable de la actualización y el mantenimiento de los datos del Registro General de la Flota Pesquera, de la gestión registral de los buques de la Sección 1 que faenen en aguas exteriores o en aguas exteriores e interiores, así como de la transmisión de los datos obrantes en el mismo a los órganos e instituciones de la Unión Europea, conforme a lo dispuesto en la normativa de la Unión Europea.

4. Las comunidades autónomas llevarán un registro de los buques de pesca que faenen exclusivamente en aguas interiores y de buques auxiliares, e incorporarán automáticamente la información recogida en sus bases de datos en el Registro General de la Flota Pesquera.

Las ayudas públicas y las transferencias de fondos nacionales a las comunidades autónomas para fines pesqueros y el resto de medidas de la Política Pesquera Común que las normas de la Unión Europea vinculen al Registro de la flota de la Unión Europea quedarán supeditadas al efectivo cumplimiento de las obligaciones de suministro de información previstas en este apartado. Ambos registros serán interoperables entre sí.

5. La baja provisional en el Registro General de la Flota Pesquera dará lugar a la suspensión de la licencia de pesca y demás autorizaciones concedidas conforme a lo dispuesto en la presente ley. Una vez se reestablezcan las condiciones que permitan volver a dar de alta al buque, se podrá solicitar el cambio de estado de baja provisional a alta, siempre y cuando se cumpla el resto de disposiciones reglamentarias aplicables.

6. El procedimiento y requisitos para llevar a cabo el alta, la baja provisional y la baja definitiva en el Registro General de la Flota Pesquera, así como el resto de aspectos relativos a su funcionamiento se establecerán por real decreto.

Artículo 10. *Censos por caladero y modalidad.*

1. Todos los buques incluidos en la Sección 1 del Registro General de la Flota Pesquera estarán adscritos a un censo por caladero y, dentro de éste, a una modalidad de pesca.

2. En cada censo por caladero y modalidad figurarán todos los buques de pesca que, sin perjuicio del cumplimiento del resto de requisitos previstos en la presente 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. Además, constarán todos aquellos parámetros de los buques que pueden incidir en el esfuerzo pesquero desarrollado por la flota. Sólo los buques incluidos en un censo por caladero y modalidad podrán ser provistos de una licencia de pesca.

3. Los caladeros en los que la flota española ejerce su actividad son los siguientes:

a) Caladero nacional, que incluye las aguas bajo soberanía o jurisdicción española, incluyendo el mar territorial, la zona económica exclusiva y la zona de protección pesquera del Mediterráneo.

b) Caladero comunitario, que incluye las aguas bajo soberanía o jurisdicción de los Estados miembros de la Unión Europea, con excepción de las aguas bajo soberanía o jurisdicción española.

c) Caladero internacional, que incluye las aguas que no se encuentran bajo soberanía o jurisdicción de ningún Estado miembro de la Unión Europea.

Cada uno de estos caladeros contará con un censo, que podrá subdividirse en subcaladeros o zonas de pesca, y estará organizado por modalidades de pesca, que podrán ser, entre otras: arrastre de fondo, cerco, palangre de superficie, artes fijas, artes menores y almadrabas.

4. En cuanto al caladero nacional, dentro del mismo se distinguen las siguientes zonas de pesca:

a) Subcaladero Cantábrico y Noroeste, que incluye las aguas del Caladero Nacional ubicadas en el mar Cantábrico y el océano Atlántico, delimitadas por el oeste por la frontera con Portugal y por el este por la frontera con Francia.

b) Subcaladero del Golfo de Cádiz, que incluye las aguas del Caladero Nacional ubicadas en el Golfo de Cádiz, delimitadas por el oeste por la frontera con Portugal y por el este por el meridiano de punta de Tarifa, longitud 05.º 36' 39,7''oeste.

c) Subcaladero Mediterráneo, que incluye las aguas del Caladero Nacional ubicadas en el mar Mediterráneo, delimitadas por el oeste por el meridiano de punta de Tarifa, incluidas las provincias marítimas de Algeciras, Ceuta y Melilla, en longitud 05.º 36' 39,7'' oeste, y por el este por la frontera con Francia.

d) Subcaladero Canario, que incluye las aguas del Caladero Nacional que rodean las islas Canarias.

5. De conformidad con la Ley 41/2010, de 29 de diciembre, los subcaladeros referidos en el apartado anterior tienen las siguientes correspondencias con las demarcaciones marinas respectivas:

a) El Subcaladero Cantábrico y Noroeste coincide con la Demarcación Marina Noratlántica.

b) El Subcaladero del Golfo de Cádiz coincide con la Demarcación Marina Sudatlántica y parte de la Demarcación Marina del Estrecho y Alborán.

c) El Subcaladero Mediterráneo coincide con la Demarcación Marina Levantino-Balear y parte de la Demarcación Marina del Estrecho y Alborán.

d) El Subcaladero Canario coincide con la Demarcación Marina Canaria.

6. En cuanto al caladero comunitario, todos los buques se encontrarán adscritos a una modalidad de pesca de entre las que se determinen en la normativa específica de desarrollo.

7. El Gobierno, previa consulta a las comunidades autónomas y entidades representativas del sector, desarrollará reglamentariamente los aspectos esenciales para el ejercicio de la actividad pesquera según modalidad de pesca y caladero; entre otros, los requisitos que los buques han de reunir para su inclusión en cada uno de los censos, el procedimiento para cambiar de censo, caladero, zona o modalidad, y, excepcionalmente, cuando la situación de los recursos lo permita, la posibilidad de ejercer la actividad pesquera en una zona distinta de las correspondientes a su censo por caladero y modalidad.

Por orden del titular del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación podrá desarrollarse en atención a las características concretas de cada caladero y de las distintas pesquerías.

8. En cuanto al caladero internacional, todos los buques del censo se encontrarán adscritos a una modalidad de pesca de entre las que se determinen en la normativa específica de desarrollo.

Artículo 11. *Censos específicos.*

1. Complementariamente a los censos por caladero y modalidad, el Gobierno, previa consulta a las comunidades autónomas y entidades representativas del sector, podrá establecer censos específicos para el acceso a determinadas pesquerías o para el ejercicio de la actividad en ciertas zonas, cuando las circunstancias específicas de la pesquería o de la zona, tales como el estado de los recursos o la existencia de normas internacionales en la materia, así lo aconsejen.

2. El censo específico integrará a todos aquellos buques que, sin perjuicio del cumplimiento del resto de requisitos previstos en esta ley, pueden ejercer la actividad pesquera en relación con dicha pesquería o en dicha zona.

3. La norma de creación establecerá las condiciones para el acceso al censo específico, pudiéndose limitar el número de buques o la capacidad pesquera, y la permanencia en el mismo, así como, en su caso, los criterios de reparto de posibilidades de pesca y las normas específicas para el ejercicio de la actividad, que, en todo caso, se deberán ajustar a lo dispuesto en la presente ley.

4. Un mismo buque podrá ser incluido en varios censos específicos diferentes cuando concurran en el mismo las circunstancias adecuadas, siempre y cuando cumplan las condiciones establecidas para cada uno de ellos.

Artículo 12. *Autorización especial de pesca.*

1. Cuando las características especiales de una pesquería aconsejen limitaciones del esfuerzo pesquero o medidas específicas de conservación o de protección de los recursos pesqueros, podrá establecerse mediante orden del titular del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación que el ejercicio de la actividad esté condicionada a la concesión de una autorización especial de pesca, complementaria de la licencia de pesca y de carácter temporal.

2. Dicha autorización será expedida por la Dirección General de Ordenación Pesquera y Acuicultura, previo informe de la Dirección General de Pesca Sostenible, tendrá formato electrónico, y contendrá, al menos, los datos relativos a la identificación del buque, período de validez, zona, modalidad de pesca y, en su caso, especies autorizadas.

Cuando se trate de un conjunto de buques, podrá emitirse una autorización especial de pesca de forma colectiva.

Dicha autorización será necesaria, en todo caso, para el ejercicio de la actividad pesquera en aguas comunitarias no sometidas a la jurisdicción o soberanía españolas.

3. En todo caso, el buque deberá ajustar su actividad en relación con dicha pesquería a las condiciones establecidas en la autorización especial.

Artículo 13. *Autorización para la flota pesquera exterior.*

1. Para el ejercicio de la actividad pesquera en aguas sometidas a la soberanía o jurisdicción de un tercer país, en aguas reguladas en el marco de una organización regional de ordenación pesquera de la que la Unión sea Parte contratante, dentro o fuera de las aguas de la Unión, o en alta mar, será necesaria una autorización para la flota pesquera exterior, expedida por la Dirección General de Ordenación Pesquera y Acuicultura, previo informe de la Dirección General de Pesca Sostenible, complementaria a la licencia de pesca.

2. Dicha autorización, que tendrá formato electrónico, contendrá, al menos, los datos relativos a la identificación del buque, periodo de validez, zona, modalidad de pesca y especies autorizadas.

Cuando se trate de un conjunto de buques, podrá emitirse una autorización para la flota pesquera exterior de forma colectiva.

3. En todo caso, el buque deberá ajustar su actividad en las aguas para las que se expide la autorización para la flota pesquera exterior a las condiciones establecidas en la misma.

TÍTULO III

Medidas de conservación y uso sostenible de los recursos pesqueros

Artículo 14. *Medidas de conservación de los recursos pesqueros.*

1. El Gobierno determinará mediante real decreto, consultados el sector afectado y las comunidades autónomas, los criterios y condiciones para el establecimiento, con base en la mejor información científica, de las medidas necesarias para la conservación de los recursos pesqueros. El titular del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación desarrollará dichas medidas mediante orden atendiendo a las características de cada pesquería y gestionará, sobre la base de dicha normativa, su establecimiento. En todo caso, estos criterios, condiciones y medidas podrán establecerse a través de los planes de gestión.

2. Tienen la consideración de medidas de conservación todas aquéllas dirigidas a garantizar una explotación sostenible de los recursos pesqueros y la viabilidad a largo plazo de este sector, e incluyen:

a) La limitación del volumen de capturas;
b) La regulación del esfuerzo pesquero;
c) La regulación de artes;
d) La regulación de la talla o peso mínimo de las especies pesqueras o, cuando resulte adecuado, una combinación de ambos;
e) El establecimiento de vedas.

Artículo 15. *Limitación del volumen de capturas.*

Con base en la mejor información científica disponible, el titular del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación podrá adoptar, mediante orden, consultados el sector afectado y las comunidades autónomas, las medidas de limitación del volumen de las capturas que resulten necesarias respecto de determinadas especies o grupos de especies, por caladeros o zonas, períodos de tiempo, modalidades de pesca, por buque o grupos de buques, de acuerdo con los criterios que reglamentariamente se establezcan y que, en todo caso, no podrán tomarse en consideración en los futuros repartos de posibilidades de pesca que se realizaren sobre esas especies.

Artículo 16. *Regulación del esfuerzo pesquero.*

Con base en la mejor información científica disponible, por orden del titular del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación se podrán adoptar, consultados el sector afectado y las comunidades autónomas, entre otras, las siguientes medidas de regulación del esfuerzo pesquero:

a) La limitación del número de buques en función de la incidencia de sus características en el esfuerzo de pesca del conjunto de la flota en una pesquería.
b) La regulación del tiempo de actividad pesquera.
c) El ajuste de la capacidad pesquera.
d) La regulación de las características de las artes de pesca, aparejos y dispositivos, en el marco del artículo 17.2 y con el fin de modular tal disciplina en cada caso concreto, para regular el esfuerzo pesquero, sobre la base de la mejor información científica disponible.

Artículo 17. *Artes de pesca.*

1. La pesca marítima sólo podrá ejercerse mediante los artes, aparejos y dispositivos de pesca expresamente autorizados.
2. El Gobierno podrá, consultados el sector afectado y las comunidades autónomas, establecer las características técnicas y condiciones de empleo de las artes, aparejos y dispositivos de pesca autorizados para las distintas modalidades de pesca, así como las de su transporte y arrumaje, la prohibición de su tenencia a bordo, así como las medidas de mejora e innovación de las mismas que, con base en la mejor información científica disponible, aconseje el estado de los recursos.
3. Los artes de pesca que contengan plástico y sus residuos, tal como se definen en la Ley 7/2022, de 8 de abril, de residuos y suelos contaminados para una economía circular, estarán sujetos a las disposiciones reguladas en la misma, así como al desarrollo reglamentario del régimen de responsabilidad ampliada del productor previsto en su artículo 60.5.

Artículo 18. *Talla o peso de las especies.*

1. Por orden del titular del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, consultados el sector afectado y las comunidades autónomas, y con base en la mejor información científica disponible, previo informe del Consejo Superior de Investigaciones Científicas, a través del Instituto Español de Oceanografía, se podrán establecer tallas o pesos mínimos pesqueras o, cuando resulte adecuado, una combinación de ambos, de determinadas especies, diferenciándose cuando sea preciso por caladeros, zonas o fondos de pesca.
2. Las especies de talla o de peso pesqueras o, cuando resulte adecuado, una combinación de ambos, inferior a la reglamentada no podrán retenerse a bordo, transbordarse, desembarcarse o descargarse, ni depositarse, debiendo devolverse inmediatamente al mar tras su captura, salvo normativa específica.
3. Aquellas especies en las que, de acuerdo con la normativa específica que les sea aplicable, exista la obligación de su desembarque, las capturas realizadas deberán mantenerse a bordo, declararse y desembarcarse y, en su caso, comercializarse, en las condiciones previstas en la misma.

Artículo 19. *Vedas.*

1. Con base en la mejor información científica disponible, por orden del titular del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, consultados el sector afectado y las comunidades autónomas, previo informe del Consejo Superior de Investigaciones Científicas, a través del Instituto Español de Oceanografía, se podrán establecer fondos mínimos, zonas o períodos de veda en los que se limite o se prohíba el ejercicio de las actividades pesqueras o la captura de determinadas especies, así como adoptar otras medidas que se consideren necesarias en función del estado del recurso.

2. El establecimiento de una zona de veda o de un área de fondos mínimos implicará la delimitación de dicha zona, la enumeración de las artes permitidas y contendrá, en su caso, aquellos aspectos referidos a su tiempo de vigencia o a su revisión temporal en función de la evaluación de su eficacia y utilidad, así como cualesquiera otras medidas que se consideren necesarias en función del estado del recurso.

TÍTULO IV

Medidas de protección y regeneración

Artículo 20. *Medidas de protección y regeneración de los recursos pesqueros.*

1. Tienen la consideración de medidas de protección y de regeneración todas aquéllas que tienen por objeto la preservación de los ecosistemas marinos y la recuperación de los recursos pesqueros mediante la prohibición o limitación de actividades susceptibles de afectar a los recursos pesqueros o sus hábitats o, en su caso, a las especies marinas protegidas.

2. Incluyen las siguientes medidas:

a) La declaración de zonas de protección pesquera.

b) La regulación de la actividad pesquera en los Espacios Marinos Protegidos, o que pueda afectar a las especies marinas en régimen de protección especial, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 26.

c) Medidas preventivas respecto a actividades susceptibles de perjudicar a los recursos pesqueros o sus hábitats en aquellas zonas declaradas de protección pesquera.

d) Medidas encaminadas a la reducción o eliminación, cuando sea posible, de las capturas accidentales de especies marinas protegidas.

e) Cualquier otra medida que aconseje el estado de los recursos.

CAPÍTULO I

Zonas de protección pesquera

Artículo 21. *Declaración de zonas de protección pesquera.*

1. Mediante real decreto se regularán, con carácter general, las zonas de protección pesquera, que se declararán por orden del titular del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación para favorecer la protección y regeneración o cría de los recursos pesqueros.

Dichas zonas, de acuerdo con la finalidad específica derivada de sus especiales características, podrán ser calificadas como:

a) Reservas marinas de interés pesquero.

b) Zonas de acondicionamiento marino.

c) Zonas de restauración de hábitats de interés para la pesca.

2. La declaración de estas zonas se realizará previo informe del Consejo Superior de Investigaciones Científicas, a través del Instituto Español de Oceanografía, del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, del Ministerio de Defensa, en el caso de que incida sobre zonas declaradas de interés para la Defensa Nacional o zonas de seguridad de instalaciones militares, del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, en el caso de que afecte al servicio portuario, a la prevención de la contaminación

del medio marino o a la seguridad y protección marítimas, así como de las comunidades autónomas afectadas, sobre aspectos de su competencia.

La declaración establecerá, en todo caso, la delimitación geográfica de la zona, zonificación interna en su caso, la regulación de usos y el seguimiento y monitoreo a largo plazo de sus poblaciones.

Artículo 22. *Reservas marinas de interés pesquero.*

1. Por orden del titular del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, consultados el sector afectado y las comunidades autónomas, con base en la mejor información científica disponible, serán declaradas reservas marinas de interés pesquero aquellas zonas que por sus especiales características se consideren adecuadas para la regeneración de los recursos pesqueros, contribuyendo a la preservación de la riqueza natural de determinadas zonas, la conservación de las diferentes especies marinas o la recuperación de los ecosistemas, la cría de especies marinas de interés pesquero o cuando exista una amenaza para los recursos pesqueros o un deterioro que justifique la creación de esta figura por no poder ser solventada por otras figuras de protección. Las medidas de protección que se adopten consistirán en las limitaciones o la prohibición, en su caso, del ejercicio de la actividad pesquera, así como cualquier otra actividad, incluyendo la navegación o el uso de determinadas embarcaciones excepto en la zona de servicio de los puertos de interés general, que pueda alterar el equilibrio natural.

2. Dentro del ámbito de una reserva marina de interés pesquero deberán delimitarse áreas o zonas con distintos niveles de protección y de regulación de usos, incluyendo al menos una zona de reserva integral definida bajo la mejor ciencia disponible y en la cual se prohíban todas las actividades humanas, incluida la pesca, con excepción de la investigación científica cuando se requiera.

3. Las reservas marinas de interés pesquero podrán integrarse en la Red de Áreas Marinas Protegidas prevista en el artículo 26.1 e) de la Ley 41/2010, de 29 de diciembre.

4. Bajo esta figura se podrán crear comités participativos, sin carácter decisorio, para el seguimiento y evaluación de la eficacia de los mismos, conforme con lo previsto en el artículo 54.4 de la presente ley.

Artículo 23. *Zonas de acondicionamiento marino.*

1. Con el fin de favorecer la protección y reproducción de los recursos pesqueros, por orden del titular del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, consultados el sector afectado y las comunidades autónomas y con base en la mejor información científica disponible, podrán declararse zonas de acondicionamiento marino, en las cuales se realizarán obras o instalaciones que favorezcan esta finalidad. La declaración de estas zonas se hará previo cumplimiento de la legislación vigente en materia de ocupación del dominio público marítimo-terrestre.

2. La norma de declaración establecerá las medidas de protección de la zona, respecto del ejercicio o la prohibición, en su caso, de la actividad pesquera, así como de cualquier otra actividad que pueda perjudicar su finalidad.

3. Entre las obras o instalaciones que pueden realizarse en las zonas de acondicionamiento marino figuran los arrecifes artificiales destinados a la protección pesquera, así como otras que reglamentariamente se establezcan.

Artículo 24. *Zonas de repoblación marina.*

1. Con el fin de favorecer la regeneración de especies de interés pesquero, por orden del titular del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, consultados el sector afectado y las comunidades autónomas y con base en la mejor información científica disponible, podrán declararse zonas destinadas a la liberación controlada de especies en cualquier fase de su ciclo vital.

2. En estas zonas se establecerán normas especiales para el ejercicio de la pesca, así como para todas aquellas actividades que puedan tener incidencia sobre los objetivos en cada caso perseguidos por dichas normas especiales.

3. Las repoblaciones que se realicen en aguas exteriores requerirán consulta al sector afectado, informe previo del Consejo Superior de Investigaciones Científicas, a través del Instituto Español de Oceanografía, y del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, así como de la comunidad autónoma correspondiente en relación con su incidencia en los ecosistemas marinos, las especies y espacios marinos protegidos y en los recursos pesqueros de las aguas interiores.

4. Las repoblaciones que se realicen en las aguas interiores requerirán consulta al sector afectado, informe previo del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación sobre su incidencia en los recursos pesqueros de las aguas exteriores y del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, cuando puedan afectar a espacios marinos protegidos de su competencia o a especies marinas protegidas.

5. En todo caso, estará prohibida la importación o introducción en las aguas sujetas a jurisdicción o soberanía española de especies o subespecies alóctonas conforme a lo establecido en el artículo 54 de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad.

6. El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación podrá impulsar la investigación científica para el desarrollo de programas de cría o propagación, en su hábitat natural potencial o donde hayan desaparecido de las especies marinas objeto de actividad pesquera.

Artículo 25. *Arrecifes artificiales destinados a la protección pesquera.*

1. La Dirección General de Pesca Sostenible del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación podrá instalar o autorizar la instalación de arrecifes artificiales en aguas exteriores destinados a la protección pesquera, previo informe de la comunidad autónoma correspondiente en relación con su incidencia en los recursos pesqueros de las aguas interiores, especialmente en zonas de acondicionamiento marino.

2. En aquellos casos en que estos arrecifes ocupen simultáneamente aguas exteriores e interiores, la autorización se emitirá conjuntamente por Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación y la comunidad autónoma competente.

3. En el caso de que estos arrecifes ocupen aguas interiores, requerirán informe previo favorable del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación sobre su incidencia en los recursos pesqueros y contaminación de las aguas exteriores en relación con dichos recursos pesqueros y demás competencias de dicho Ministerio.

4. La autorización se emitirá previo informe preceptivo en todo caso del Consejo Superior de Investigaciones Científicas, a través del Instituto Español de Oceanografía, y del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, en el caso de que afecte al servicio portuario, a la prevención de la contaminación del medio marino o a la seguridad y protección marítimas.

5. La autorización de instalación de un arrecife artificial se emitirá previo cumplimiento de la legislación en materia de costas, de protección del medio marino y de protección de la biodiversidad.

6. La autorización de instalación de un arrecife artificial no implicará derecho preferente de explotación de la zona ocupada por parte del titular de la misma.

7. Por real decreto, se establecerán los requisitos mínimos que deberán cumplir los arrecifes debiendo en todo caso estar construidos con materiales que no produzcan contaminación en el medio marino. Quedan expresamente excluidos el uso de chatarras y otros materiales de desecho no específicamente autorizados.

8. El hundimiento de buques con el fin de instalar arrecifes artificiales estará prohibido con carácter general y sólo podrá realizarse de acuerdo con las condiciones que reglamentariamente se establezcan.

CAPÍTULO II

Medidas de protección en los Espacios Naturales Protegidos y para las especies marinas protegidas

Artículo 26. *Régimen aplicable en los Espacios Naturales Protegidos y los espacios Red Natura 2000.*

El régimen de las limitaciones o prohibiciones de la actividad pesquera en las aguas exteriores de los Espacios Naturales Protegidos y espacios protegidos de la Red Natura 2000 se fijará por el Gobierno, a propuesta conjunta del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico y el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, cada uno en el ámbito de sus respectivas competencias, mediante las medidas previstas en la presente ley y de conformidad con los criterios establecidos en la normativa ambiental, en particular en la disposición adicional primera de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre.

Dichas limitaciones se establecerán asegurando que no se menoscaba la consecución de los objetivos de conservación establecidos para el Espacio Natural Protegido o para el espacio protegido de la Red Natura 2000 en cuestión y serán coherentes con las medidas de conservación establecidas para los mismos en sus instrumentos de gestión.

Artículo 27. *Medidas para la mitigación de las capturas accidentales de especies marinas protegidas.*

1. Cuando las características especiales de una pesquería aconsejen medidas específicas de conservación o protección de las especies marinas protegidas que podrían ser capturadas de forma accidental, con base en la mejor información científica disponible, el titular del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, previo informe del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, consultados el sector afectado y las comunidades autónomas, podrá establecer mediante orden normas especiales en cuanto a obligaciones de información, zonas, modalidades de pesca o especies autorizadas y, en concreto, medidas específicas de protección y de mitigación.

En particular, cuando se constate o se sospeche motivadamente, con base en la mejor información científica disponible, que una determinada modalidad pesquera está teniendo un impacto significativo en la captura accidental de especies marinas protegidas, la Secretaría General de Pesca del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación adoptará medidas, consultados el sector afectado y las comunidades autónomas, para reducir o eliminar, cuando sea posible, la mortalidad de dichas especies, tales como:

a) El embarque de observadores o instalación de sistemas de observación electrónica para determinar el alcance del problema.

b) La obligación en el uso de dispositivos o modificación de los artes para reducción de la captura accidental.

c) La limitación en el uso de determinados artes en zonas sensibles o regulación de su uso.

d) El establecimiento de vedas temporales en zonas de alta concentración de capturas accidentales.

e) La fijación de protocolos de manejo de obligado cumplimiento pos captura para reducir la mortalidad.

f) Cualesquiera otras que contribuyan a reducir la mortalidad por pesca de las especies marinas protegidas.

g) La recopilación de datos de capturas accidentales de especies marinas protegidas en el diario de pesca electrónico por parte de todos los capitanes de embarcaciones pesqueras que lo tengan implantado, independientemente de su eslora o de que faenen dentro o fuera de las aguas estatales. Para la adecuada recopilación de datos, recibirán la correspondiente formación.

2. Las respectivas autorizaciones deberán incorporar las medidas a adoptar respecto de las especies marinas protegidas que podrían ser capturadas de forma accidental conforme a este artículo.

CAPÍTULO III

Actividades susceptibles de interaccionar con los recursos pesqueros

Artículo 28. *Extracción de flora.*

1. La extracción de flora marina en aguas exteriores requerirá autorización de la Dirección General de Pesca Sostenible del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, previo informe de la comunidad autónoma correspondiente en relación con su incidencia en los recursos pesqueros de las aguas interiores.

2. En el caso de que la extracción se realice en aguas interiores, requerirá informe previo favorable de la Dirección General de Pesca Sostenible del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación sobre su incidencia en los recursos pesqueros de las aguas exteriores.

3. En ambos casos, el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico deberá informar en relación con los posibles impactos que las extracciones de flora marina pudieran causar.

4. Cuando se trate de especies de flora marina incluidas en el Listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial o en el Catálogo Español de Especies Amenazadas, la autorización de la extracción de la flora marina estará sujeta a las disposiciones establecidas en la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, y corresponderá al Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.

Artículo 29. *Obras, instalaciones y demás actividades en el mar susceptibles de interaccionar con los recursos pesqueros.*

1. Cualquier obra o instalación, desmontable o no, que se pretenda realizar o instalar en aguas exteriores, así como la extracción de cualquier material no vivo, requerirá informe preceptivo de la Dirección General de Pesca Sostenible del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, así como informe de las comunidades autónomas afectadas a los efectos de la protección y conservación de los recursos pesqueros en aguas interiores.

2. La autorización administrativa para la realización de actividades en aguas exteriores en las que, aun sin requerir obras o instalaciones de ningún tipo, concurran circunstancias de las que puedan derivarse efectos para los recursos pesqueros o interferencias con el normal desarrollo de la actividad pesquera, requerirá informe preceptivo de la Dirección General de Pesca Sostenible del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, y del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.

3. En el caso de que las obras, instalaciones o actividades a las que se refieren los apartados anteriores se lleven a cabo en aguas interiores, excepto en las aguas comprendidas en la zona I de los puertos de interés general, requerirá informe previo favorable de la Dirección General de Pesca Sostenible del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación sobre su incidencia en los recursos pesqueros en aguas exteriores a los efectos de la protección y conservación.

Artículo 30. *Vertidos susceptibles de afectar a los recursos pesqueros.*

1. La autorización administrativa para toda clase de vertidos en aguas exteriores requerirá informe preceptivo de la Dirección General de Pesca Sostenible del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, así como informe de las comunidades autónomas afectadas a los efectos de la protección y conservación de los recursos pesqueros en aguas interiores.

2. En el caso de que los vertidos se lleven a cabo en aguas interiores, requerirá informe previo favorable del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación sobre su incidencia en los recursos marinos vivos en aguas exteriores a los efectos de la protección y conservación.

3. No obstante lo previsto en los apartados anteriores, la tramitación de los vertidos de material de dragado de los puertos de interés general se ajustará, en todo caso, a lo dispuesto en el artículo 64 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 IV de la Ley 41/2010, de 29 de diciembre, de protección del medio marino.

4. Los emisarios y estaciones depuradoras deberán realizar el menor impacto posible al medio marino y a las actividades pesqueras.

TÍTULO V

Medidas de gestión de los recursos pesqueros

Artículo 31. *Medidas de gestión de los recursos pesqueros.*

1. Tendrán la consideración de medidas de gestión de los recursos pesqueros todas aquellas medidas y mecanismos dirigidos a racionalizar y ordenar la explotación de los recursos, y a equilibrar el esfuerzo pesquero y el desarrollo del sector con base en la mejor información científica disponible.

2. Por real decreto se regularán las medidas de gestión de los recursos pesqueros, previa consulta al sector afectado y a las comunidades autónomas, en desarrollo de las disposiciones del presente título, y que podrá incluir las siguientes medidas, que se desarrollan en los siguientes artículos:

a) La asignación de posibilidades de pesca por buques o grupos de buques.
b) La transmisión entre buques de las posibilidades de pesca asignadas.
c) La gestión conjunta de las posibilidades de pesca asignadas por buques.
d) El cese de la actividad pesquera en caso de agotamiento de cuotas.
e) El cierre de las pesquerías.
f) Los mecanismos de flexibilización en la gestión de posibilidades de pesca.
g) Los mecanismos de racionalización en la gestión de posibilidades de pesca.
h) El mecanismo de optimización en la gestión de posibilidades de pesca.
i) Las reservas de posibilidades de pesca.
j) Los intercambios de posibilidades de pesca con otros Estados.
k) La gestión de las posibilidades de pesca no utilizadas.
l) Medidas específicas y singulares, cuya excepcionalidad respecto a la normativa general venga justificada atendiendo al estado de los recursos.
m) El seguimiento del consumo de las posibilidades de pesca por medios informáticos.

3. Esta regulación podrá desarrollarse mediante planes de gestión de pesca para determinadas zonas o pesquerías, aprobados por el titular del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación previa consulta al sector afectado y a las comunidades autónomas, que podrán incluir reglas especiales con respecto de las anteriores medidas atendiendo a las peculiaridades de cada pesquería.

Artículo 32. *Asignación de posibilidades de pesca.*

1. Para mejorar la gestión y el control de la actividad, así como para favorecer la planificación empresarial y la función social de los recursos pesqueros, se podrán asignar posibilidades de pesca a buques o a grupos de buques, siempre que sobre la especie o población exista una limitación del volumen total de capturas o del esfuerzo pesquero máximo derivados de la normativa internacional, europea o nacional.

2. Por real decreto, consultados el sector afectado y las comunidades autónomas, se establecerán de forma motivada, ponderada y transparente los criterios de asignación para cada pesquería, con base en los cuales se determinará la cuota o porcentaje con el que cada buque o grupo de buques participará en la asignación de posibilidades de pesca para dicha pesquería.

Entre estos criterios deberán estar alguno o algunos de los siguientes:

a) La actividad pesquera desarrollada históricamente, cifrada en volumen de capturas, esfuerzo de pesca, tiempo o presencia en zona, en cada caso.
b) Las características técnicas del buque, así como el resto de parámetros del mismo.
c) El impacto de la actividad pesquera ejercida sobre los recursos, organismos juveniles, especies accesorias, y sobre el medio ambiente y ecosistemas en general, en la medida que se disponga de información científicamente validada, así como la selectividad de los artes empleados con base en la mejor información disponible.
d) Otras posibilidades de pesca asignadas al buque que optimicen la actividad del conjunto de la flota.
e) Las posibilidades de empleo y la calidad del mismo que se acrediten por el titular del buque.

f) La contribución a la economía local.

3. Anualmente, o con la periodicidad que se determine por orden del titular del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, consultados el sector afectado y las comunidades autónomas, se publicarán las posibilidades de pesca que corresponden a cada uno de los buques o grupos de buques que ejercen la pesquería para el ejercicio en cuestión, y que resultarán de aplicar la cuota o porcentaje correspondiente a cada buque o grupo de buques al total de posibilidades de pesca disponibles para dicha pesquería.

4. La asignación de posibilidades de pesca sobre una pesquería determinará el derecho a acceder y explotar el recurso pesquero del que se trate, de acuerdo con la cuota que en su caso corresponda y por el periodo de tiempo que reglamentariamente se establezca y sin perjuicio de las limitaciones y prohibiciones que en la misma se prevean.

5. En cuanto al reparto de las posibilidades de pesca obtenidas en virtud de un intercambio de los previstos en el artículo 41, se estará a lo dispuesto en el apartado 2 del mismo.

6. En los repartos de posibilidades de pesca y en sus modificaciones sucesivas, se aplicará lo establecido en este artículo.

Artículo 33. *Transmisión de posibilidades de pesca.*

1. En caso de asignación individual de posibilidades de pesca a buques o almadrabas, éstas, previa autorización del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, se podrán transmitir total o parcialmente, con carácter temporal o con carácter definitivo. No cabe la transmisión definitiva de posibilidades de pesca asignadas por grupos de buques. La autorización para la transmisión de posibilidades de pesca deberá solicitarse por el armador del buque. En el caso de las transmisiones definitivas requerirá el consentimiento expreso de la persona propietaria del buque.

2. Mediante real decreto se establecerá el procedimiento para regular las transmisiones definitivas y temporales de posibilidades de pesca, que podrán ser totales o parciales, conforme a lo dispuesto en el presente artículo, sin perjuicio de su concreción mediante orden del titular del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.

a) Las transmisiones definitivas requerirán autorización de la Dirección General de Pesca Sostenible, previo informe de la comunidad autónoma del puerto base del buque cedente. Podrán denegarse con base en la mejor información científica disponible y el estado de los recursos.

La concesión de la autorización para la transmisión definitiva de posibilidades de pesca estará supeditada al cumplimiento de los requisitos previstos, en su caso, para cada pesquería en los respectivos planes de pesca.

Estas transmisiones se reflejarán en la publicación anual del censo correspondiente al año siguiente a aquél en que se autorice la transmisión.

b) Las transmisiones temporales de posibilidades de pesca requerirán autorización de la Dirección General de Ordenación Pesquera y Acuicultura. Podrán denegarse previo informe de la Dirección General de Pesca Sostenible emitido con base en la mejor información científica disponible y el estado de los recursos.

Teniendo en cuenta las características de cada pesquería, se determinarán, en su caso, el porcentaje y el número máximo de campañas consecutivas en los que se podrán realizar las transmisiones temporales.

Estas transmisiones surtirán efectos hasta la finalización del año natural o la campaña anual que se estableciera al hacer la asignación de las posibilidades de pesca.

3. Por real decreto se determinarán los requisitos generales que han de reunir las transmisiones de posibilidades de pesca, conforme a los siguientes criterios:

a) Se limitará, de forma motivada con base en el estado de los recursos, a razones socioeconómicas u otras razones de tipo técnico, la transmisibilidad para buques o grupos de buques pertenecientes a distintas categorías o censos o que presenten condiciones técnicas distintas a los buques cedentes.

b) Cuando sea necesario a efectos de favorecer la libre competencia, la función social de la pesca y su uso racional y eficiente, se establecerá el porcentaje máximo de posibilidades

de pesca que pueden ser acumuladas por una empresa o grupo de empresas relacionadas societariamente en una misma pesquería.

c) Se podrá establecer un porcentaje mínimo de posibilidades de pesca por buque, por debajo del cual deba abandonar la pesquería.

d) Podrán establecerse condiciones para limitar las transmisiones conforme al siguiente apartado.

4. Ningún negocio jurídico podrá alterar, limitar o excluir el régimen de transmisión de las posibilidades de pesca de los buques en las condiciones establecidas conforme a los apartados 1, 2 y 3.

5. La pignoración de las posibilidades de pesca requerirá exclusivamente la comunicación previa por parte del armador a la Secretaría General de Pesca.

6. No surtirá efecto la prenda constituida sobre las posibilidades de pesca hasta su comunicación por el acreedor pignoraticio a la Secretaría General de Pesca por medios electrónicos.

7. Sin perjuicio de lo dispuesto en los apartados 1 y 2:

a) En el caso de las transmisiones voluntarias definitivas de posibilidades de pesca, el adquirente deberá comunicar por medios electrónicos a la Secretaría General de Pesca certificación de cargas de las posibilidades de pesca emitida por el Registro de Bienes Muebles y, en su caso, autorización del acreedor pignoraticio para que inste la transferencia.

b) En el caso de las transmisiones forzosas de las posibilidades de pesca que se produzcan como consecuencia de un procedimiento judicial, notarial o administrativo de ejecución, la transmisión de las posibilidades de pesca sólo se autorizará por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación cuando el adjudicatario acredite que cumple con todos los requisitos fijados en la normativa para poder acceder a la actividad pesquera en el concreto caladero y modalidad mediante reparto de posibilidades de pesca o transferencias definitivas.

Artículo 34. *Gestión conjunta de posibilidades de pesca asignadas por buques.*

1. Para las pesquerías en que haya un reparto individual de posibilidades de pesca, se podrá prever en su normativa específica, con base en la mejor información científica disponible y el estado de los recursos, la gestión conjunta de las posibilidades de pesca por parte de las cofradías de pescadores, organizaciones de productores pesqueros y asociaciones de armadores, reconocidas al amparo de la normativa vigente, o, cuando dicha posibilidad se contemple expresamente, por parte de grupos de buques.

2. La gestión conjunta implicará la puesta en común de las posibilidades que corresponderían a los buques participantes para su explotación indistinta por parte de todos ellos, así como el control de las posibilidades de pesca por las entidades mencionadas en el apartado 1 de este artículo, dentro del ámbito geográfico y sectorial que les haya sido reconocido.

En este supuesto, las entidades asociativas o, en su caso, grupos de buques 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, sin perjuicio de la responsabilidad solidaria prevista en el artículo 35.3, así como comunicar fehacientemente a los titulares de las licencias de los buques que participan en la gestión conjunta el agotamiento de las posibilidades globales.

3. 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 motivos tasados tales como el cambio de armador o siniestro.

Artículo 35. *Cese de la actividad en caso de agotamiento de las posibilidades de pesca.*

1. En las pesquerías en las que las posibilidades de pesca se asignen por buque, o bien se hayan obtenido para uso individual, los buques deberán cesar la actividad en el momento en el que hayan consumido la totalidad de las posibilidades de pesca asignadas, salvo que por orden del titular del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, consultados el sector afectado y las comunidades autónomas, se establezca un sistema de regularización del

exceso de consumo de dichas posibilidades, mediante la obtención de posibilidades de pesca para esa pesquería en determinado plazo.

En caso de gestión conjunta, todos los buques pertenecientes a las entidades a las que se refiere el apartado 1 del artículo 34 deberán cesar la actividad en el momento en el que hayan consumido la totalidad de las posibilidades de pesca gestionadas conjuntamente. Asimismo, en ambos casos deberán abandonar su actividad cuando se acuerde el cierre de pesquería conforme a lo dispuesto en el artículo 36.

2. En las pesquerías en las que las posibilidades de pesca se asignen por censos o grupos de buques, o no exista reparto, todos los buques deberán cesar la actividad cuando se agote la cuota correspondiente al censo o grupo de buques, o bien la cuota global en relación con la especie o población. A tales efectos, el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación declarará el cierre de la pesquería, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 36, sin perjuicio de que los buques que hubiesen obtenido posibilidades de pesca para su uso individual por cualquiera de los mecanismos previstos en la presente ley puedan continuar su actividad, conforme a lo dispuesto en el apartado 1 del presente artículo.

3. El cumplimiento de estas prohibiciones recae bajo la responsabilidad solidaria del armador, el patrón, y, en su caso, la entidad de gestión conjunta, conforme a lo dispuesto en la normativa.

4. Sin perjuicio de la posibilidad de exigir responsabilidad conforme a lo dispuesto en la normativa vigente, en las pesquerías en las que las posibilidades se repartan de forma individual, la superación de las posibilidades de pesca asignadas conllevará la deducción de dicho exceso de las posibilidades que se asignen en el ejercicio siguiente, de acuerdo con los coeficientes multiplicadores previstos en la normativa europea.

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 asignadas a cada uno.

Las posibilidades deducidas se asignarán de forma preferente a aquellos buques o entidades de gestión conjunta que, disponiendo de posibilidades de pesca asignadas sin utilizar, tuvieron que abandonar la pesquería por cierre de la misma, de forma proporcional a las posibilidades que en cada caso hayan quedado sin utilizar.

Artículo 36. *Cierre de pesquerías.*

1. La Secretaría General de Pesca podrá declarar, mediante resolución publicada en la página web del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, el cierre precautorio de una pesquería en relación con una especie, población, caladero o modalidad en cuestión, cuando se alcance el 90 % de consumo global de las posibilidades de pesca, o motivadamente en un momento previo de acuerdo con el principio de precaución, con independencia de la forma de asignación, en los casos en que se considere necesario según la información disponible y la evolución de consumo incluso aunque determinados buques todavía dispongan de cuota individual.

2. El cierre definitivo de la pesquería se realizará, cuando se constate que efectivamente se ha consumido la totalidad de posibilidades de pesca existentes para la pesquería en cuestión, mediante resolución de la Secretaría General de Pesca del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, publicada en la página web del mismo.

3. Las resoluciones previstas en los apartados 1 y 2 se publicarán, salvo que concurran razones motivadas que lo impidan o una regulación específica señale otro distinto, con antelación suficiente que en todo caso no será inferior a 24 horas.

4. Tanto el cierre precautorio como el definitivo impedirá a los buques capturar y retener a bordo ejemplares de la especie o población para la que se haya cerrado la pesquería a partir de la fecha que en los mismos se indique, pudiéndose sólo desembarcar aquellas cantidades capturadas y declaradas antes de la fecha de cierre, sin perjuicio de la obligación de abandonar la pesquería una vez agotadas las posibilidades asignadas prevista en el artículo siguiente, salvo las excepciones contempladas en la normativa específica.

5. Dada su especial incidencia en el estado de los recursos pesqueros, si se recurre el cierre de pesquerías y se solicita la suspensión de la ejecución del mismo, el silencio administrativo tendrá sentido negativo también en cuanto a la suspensión de la ejecución.

Artículo 37. *Mecanismos de racionalización en la gestión de las posibilidades de pesca.*

La Secretaría General de Pesca podrá establecer, consultados el sector afectado y las comunidades autónomas, mediante resolución publicada en el «Boletín Oficial del Estado», con base en la mejor información científica disponible sobre el estado de los recursos y oído el sector, paradas y topes máximos de captura y desembarque para todas aquellas pesquerías en las que existan limitaciones del volumen de capturas o de esfuerzo pesquero, con el objeto de racionalizar su consumo a lo largo del año o evitar el agotamiento de las posibilidades de pesca sobre especies accesorias que impiden continuar con la pesca de especies objetivo, que en todo caso deberán ser compatibles con el cumplimiento de la obligación de desembarque. 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 de la especie correspondiente ha sido previamente objeto de reparto, y podrán referirse a unidades temporales, porcentuales o cuantitativas.

Estos mecanismos se publicarán, salvo que concurran razones motivadas que lo impidan o una regulación específica señale otro mecanismo distinto, con una antelación general de 24 horas.

Artículo 38. *Mecanismos de flexibilidad en la gestión de posibilidades de pesca.*

1. Por real decreto, en atención al estado de los recursos y con base en la mejor información científica disponible, se regularán, consultados el sector afectado y las comunidades autónomas, sin perjuicio de su concreción mediante orden, los mecanismos de flexibilidad con la finalidad de maximizar la eficiencia del reparto de posibilidades de pesca, evitar sobrepasar la cuota asignada al Reino de España, facilitar el cumplimiento de la obligación de desembarque y garantizar la función social de los recursos pesqueros.

2. Los mecanismos de flexibilidad podrán ser los siguientes:

a) Flexibilidad interespecie: consiste en la posibilidad de imputar a la cuota correspondiente a la especie objetivo o principal de una pesquería, las capturas que se realicen sobre otra especie o población hasta un determinado porcentaje del total de cuotas españolas, con el fin de modular, en los términos que prevé la normativa europea, la obligación de desembarque.

b) *De minimis*: consiste en la posibilidad, cuando las pruebas científicas determinen que incrementar la selectividad resulta muy difícil o para evitar los costes desproporcionados que supondría el manejo de esas capturas no deseadas, de descartar especies o poblaciones en el caso de ciertas flotas y especies o grupo de especies sujetas a la obligación de desembarque hasta una determinada cantidad máxima, sin que por ello se imputen a las posibilidades de pesca asignadas, con el fin de modular, en los términos que prevé la normativa europea, la obligación de desembarque.

c) Flexibilidades interanuales, que pueden consistir en:

1.º La reserva de parte de las posibilidades de pesca asignadas al Reino de España en un ejercicio sobre una determinada especie o población, para poder utilizarlas en el ejercicio siguiente.

2.º La captura y desembarque de una cantidad superior a las posibilidades de pesca asignadas a España en un ejercicio sobre una determinada especie o población, con cargo a la asignación del ejercicio siguiente.

Estos mecanismos se publicarán, salvo que concurran razones motivadas que lo impidan o una regulación específica señale otro mecanismo distinto, con una antelación general de 24 horas.

Artículo 39. *Mecanismo de optimización en la gestión de posibilidades de pesca.*

1. Por real decreto, en atención al estado de los recursos, con base en la mejor información científica disponible, sin perjuicio de su concreción mediante orden, podrán establecerse y regularse, consultados el sector afectado y las comunidades autónomas, mecanismos de flexibilidad con la finalidad de optimizar la gestión de posibilidades de pesca, determinando los buques que pueden verse afectados, los periodos de tiempo de referencia

y los requisitos para participar en el mecanismo de optimización, así como el resto de aspectos relativos a su funcionamiento.

2. A tales efectos, tendrán la consideración de sobrantes aquellas posibilidades de pesca asignadas que se realicen a favor de un buque, grupo de buques o censo sobre una determinada especie o población y que resulten superiores al consumo que ese buque, grupo de buques o censo pudieran realizar, incluyendo los días de pesca asignados, de acuerdo con los desembarques o actividad realizados precedentemente.

3. Mediante resolución de la Secretaría General de Pesca, consultados el sector afectado y las comunidades autónomas, y de conformidad con los criterios establecidos en el real decreto a que hace referencia el apartado 1, se podrá establecer anualmente un mecanismo de optimización a efectos de maximizar la eficiencia en el consumo de las posibilidades de pesca asignadas. A través de dicho mecanismo se podrán poner a disposición de los buques que las requieran, en el último cuatrimestre del año, las posibilidades de pesca que se hayan asignado a otros buques y que resulten sobrantes para una especie y un censo, modalidad, buque o grupo de buques.

Estos mecanismos se publicarán, salvo que concurran razones motivadas que lo impidan o una regulación específica señale otro mecanismo distinto, con una antelación general de 24 horas.

Artículo 40. *Reservas de posibilidades de pesca.*

1. En aquellas pesquerías en las que se hayan asignado posibilidades de pesca conforme al artículo 32, el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación podrá fijar mediante orden reservas de posibilidades de pesca que se detraigan del montante total con anterioridad a la aplicación de los criterios para su asignación. Estas reservas podrán alcanzar de forma ordinaria hasta el 5 % de las posibilidades a repartir en la respectiva pesquería, si bien de forma excepcional podrán alcanzar el 10 % cuando así lo justifique la necesidad de la flota española de obtener posibilidades de pesca mediante intercambios con otros Estados miembros de la Unión Europea. Estas reservas se podrán usar con las siguientes finalidades:

a) Evitar que las posibles sobrepescas que durante el año en curso puedan producirse por determinados buques actúen en detrimento de las posibilidades disponibles para los buques restantes, sin perjuicio de la responsabilidad en que incurran los causantes de las sobrepescas.

b) Hacer frente al riesgo de que la actividad de los buques de pesca pueda detenerse, pese a disponer de posibilidades de pesca asignadas y no consumidas, en caso de reducciones que afecten a especies sensibles o de estrangulamiento de importante impacto socioeconómico y comercial.

c) Realizar intercambios con otros Estados miembros, siempre que los mismos tengan por objetivo aumentar las posibilidades de pesca de poblaciones cuyo agotamiento pudiera llevar a cierres de pesquerías por falta de posibilidades de pesca.

d) Permitir la entrada en una pesquería de buques que no reúnan los requisitos de actividad histórica exigidos en la misma, cuando tal circunstancia sea consecuencia de reducciones en las posibilidades de pesca asignadas al Reino de España.

2. Por resolución de la Secretaría General de Pesca publicada en el «Boletín Oficial del Estado», se podrán incorporar las cantidades resultantes de la reserva a la cuota común a partir del final del primer trimestre del año, o del periodo de gestión que la normativa específica de la pesquería prevea, en caso de no haber sido utilizadas o cuando no se prevea su utilización necesaria antes de final del año en cuestión, o del periodo de gestión que prevea la normativa específica, por parte de la flota o flotas a las que hubiera sido asignada.

3. La reserva deberá justificarse por razones de interés general de eficacia de la pesquería, al objeto de compensar posibles sobrepescas o reducciones de cuota en especies sensibles de importante impacto socioeconómico y comercial.

Artículo 41. *Intercambios de posibilidades de pesca con otros Estados.*

1. El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, previa consulta al sector cuando se trate de posibilidades de pesca repartidas individualmente, podrá intercambiar con otros Estados, de oficio o a solicitud de parte, 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.

2. Para la asignación de las posibilidades de pesca obtenidas en un intercambio, el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación podrá establecer, además de los criterios previstos en el artículo 32.2, otros criterios como:

a) La aportación de cuota que realiza cada buque para llevar a cabo el intercambio.
b) El grado de dependencia económica en relación con la especie en cuestión.
c) La mejora en la selectividad de las artes de pesca empleadas.

3. La gestión de estas posibilidades dependerá de si se han repartido o no en ambos Estados. Cuando se trate de pesquerías no repartidas en España, se emplearán preferentemente para incrementar las cuotas de aquellas flotas con mayores necesidades fruto de la obligación de desembarque.

Artículo 42. *Gestión de las posibilidades de pesca no utilizadas.*

1. Con el fin de asegurar la función social de las posibilidades de pesca y mejorar su gestión, la Secretaría General de Pesca podrá disponer de las posibilidades de pesca no utilizadas.

2. Por no utilización de las posibilidades de pesca se entiende la no captura de un porcentaje mínimo, que se establecerá por real decreto, de la especie o las especies correspondientes a dichas posibilidades de pesca, por parte de un buque o grupo de buques que las tiene atribuidas al inicio de cada periodo de gestión según el modelo de asignación establecido para las mismas en la correspondiente pesquería, durante dos periodos de gestión completos y consecutivos.

3. La no utilización de las posibilidades de pesca asignadas a un buque o grupo de buques para una determinada pesquería conllevará que dichas posibilidades pasen a disposición de la Administración de modo definitivo.

4. Se exceptúa lo anterior, de manera que las posibilidades pasarán a disposición de la Administración de modo temporal, cuando las posibilidades de pesca no se estén empleando debido a que el buque que las tenga asignadas está faenando en un caladero internacional con autorización para la flota pesquera exterior y la no utilización de dichas posibilidades derive de que esté faenando en otra pesquería, durante el tiempo en que se desarrolle esa otra actividad pesquera y hasta que solicite su retorno a la pesquería de origen.

5. Por real decreto se determinarán los casos justificados en que no se considerará que no se utilizan las posibilidades de pesca, de manera que la Administración no dispondrá de esas posibilidades, tales como fuerza mayor; cuando las posibilidades de pesca se hayan intercambiado para obtener otras posibilidades que vayan a emplearse; cuando se hayan puesto a disposición en gestión conjunta y el buque participe en esa actividad capturando ésas u otras especies; cuando los buques estén faenando en una organización regional de pesca y no sea posible que todos los buques autorizados faenen simultáneamente en sus aguas; por avería; o por enfermedad prolongada del patrón del buque.

6. La Administración dictará resolución para la asunción de las posibilidades de pesca no utilizadas, previa audiencia al armador y propietario de los buques que las tengan asignadas. Esta resolución conllevará la disponibilidad de las posibilidades de pesca por parte de la Administración, la cual podrá disponer de ellas en función de las características de cada pesquería y, con base en la mejor información científica disponible y el estado de los recursos en cada anualidad, distribuyéndolas de forma temporal de manera proporcional entre los buques de esa pesquería conforme a los criterios del artículo 32, con el fin de mantener la estabilidad relativa entre el resto de buques de su censo, destinándolas a intercambios de cuota con otros Estados, o utilizándolas para cubrir capturas accesorias de otras flotas.

7. En los casos de reactivación de buques en situación de baja provisional se les asignarán las posibilidades de pesca de que disponían en el momento de iniciar dicha baja provisional.

Artículo 43. *Seguimiento del consumo de las posibilidades de pesca por medios informáticos.*

La Secretaría General de Pesca podrá desarrollar herramientas informáticas para proporcionar información que facilite que los profesionales del sector pesquero lleven un mejor control de la actividad desarrollada.

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 46. *Fomento de la investigación.*

1. Se fomentará la investigación pesquera y oceanográfica, tanto en las aguas de soberanía o jurisdicción nacional como en cualesquiera otras en las que faenen las flotas españolas, a fin de compatibilizar la explotación sostenible de los recursos con el respeto al medio ambiente marino, incluyendo la conservación de la biodiversidad, en el marco del código de conducta para una pesca responsable.

2. El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, en el ámbito de sus competencias, cooperará con otras administraciones e instituciones en el fomento de la investigación pesquera y oceanográfica, y establecerá mecanismos de colaboración con otros Departamentos ministeriales con competencias en la materia.

3. El fomento de la investigación se desarrollará prioritariamente a través del Instituto Español de Oceanografía, centro nacional del Consejo Superior de Investigaciones Científicas, u otros medios propios y servicios técnicos de la Administración General del Estado, o bien, mediante convenios u otras formas previstas en Derecho, con otros organismos científicos o con universidades de ámbito nacional o internacional.

4. Los agentes activos del sector pesquero serán tenidos en cuenta en las actividades de planificación, programación, determinación de objetivos y desarrollo para el fomento de la investigación.

5. Los centros de investigación de las comunidades autónomas podrán coordinarse y colaborar con los servicios de la Administración General del Estado en estas labores de investigación y podrán ser designados para asumir funciones de representación en foros y organismos internacionales de la Unión Europea, así como en otros comités científicos de las diferentes organizaciones regionales que correspondan.

Artículo 47. *Objetivos de la investigación pesquera y oceanográfica.*

La investigación pesquera y oceanográfica, en el ámbito de la política de pesca marítima, tiene como objetivos esenciales:

1. La evaluación periódica del estado de los recursos pesqueros de interés para las flotas españolas y para el medio marino.

2. El conocimiento a nivel de ecosistema de las condiciones del medio marino y de sus relaciones con los recursos pesqueros, así como factores climáticos.

3. El conocimiento de la biología de las especies marinas y de sus interacciones a nivel de ecosistema.

4. La evaluación del impacto generado en los ecosistemas marinos y la biodiversidad por la actividad pesquera y acuícola, incluidas las especies marinas protegidas por la legislación

nacional, comunitaria e internacional, así como por el resto de actividades humanas, incluyendo los efectos del cambio climático.

5. Disponer de los conocimientos necesarios para orientar las distintas actuaciones de la Administración en relación con los recursos pesqueros.

6. La búsqueda de nuevos recursos pesqueros de interés susceptibles de aprovechamiento.

7. La búsqueda de nuevos sistemas de explotación de los recursos pesqueros más sostenibles y respetuosos con el medio marino.

8. El estudio, seguimiento y evaluación de zonas de protección pesquera.

9. El estudio del impacto socioeconómico de las medidas de protección de los recursos pesqueros mediante el desarrollo de herramientas de modelización bioeconómicas que faciliten la toma de decisiones con el fin de alcanzar la sostenibilidad ambiental, social y económica a largo plazo de las comunidades autónomas costeras.

Artículo 48. *Planificación y programación.*

1. El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, en el ámbito de las competencias sobre pesca marítima, elaborará un programa de investigación pesquera, y establecerá los mecanismos de cooperación y actuación conjunta y compartida con el Ministerio de Ciencia e Innovación y otros organismos científicos, así como otros Departamentos competentes, y en particular el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, y las comunidades autónomas para su ejecución.

2. La investigación pesquera y oceanográfica integrará sus programas de actuación en el Plan Estatal de Investigación Científica y Técnica y de Innovación.

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.

Artículo 50. *El Instituto Español de Oceanografía.*

1. El Instituto Español de Oceanografía (IEO) es un centro nacional del Consejo Superior de Investigaciones Científicas de carácter sectorial y multidisciplinar, al servicio de la política científica y tecnológica del Estado y en particular en materia de oceanografía y pesca marítima.

2. El Consejo Superior de Investigaciones Científicas, a través del Instituto Español de Oceanografía, así como otros centros de investigación de ámbito nacional y autonómico designados para esta materia, atenderá los objetivos de investigación oceanográfica-pesquera al servicio de la política pesquera del Estado, ejerciendo funciones de investigación y de apoyo técnico-científico. Estas funciones estarán coordinadas con las que dicho organismo público de investigación realiza para el resto de departamentos.

3. El Consejo Superior de Investigaciones Científicas, a través del Instituto Español de Oceanografía, que tiene la condición de medio propio y servicio técnico de la Administración General del Estado y sus organismos y entidades de derecho público, tendrá la consideración de organismo de referencia en los foros y organismos internacionales de investigación oceanográfica-pesquera en los que el Reino de España esté representado, en coordinación con el Ministerio de Asuntos Exteriores, Unión Europea y Cooperación y, en su caso, en colaboración con los organismos de investigación de las comunidades autónomas. Todo ello sin perjuicio de las funciones que le atribuye expresamente esta ley.

TÍTULO VIII

Acceso a recursos genéticos españoles que tengan la consideración de recursos pesqueros y distribución de los beneficios derivados de su utilización

Artículo 51. *Acceso a los recursos genéticos que tengan la consideración de recursos pesqueros.*

1. Conforme a lo dispuesto en el artículo 71 y la disposición adicional tercera de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, por real decreto se establecerá la normativa específica en materia de pesca marítima que contenga la regulación específica del acceso a los recursos genéticos españoles que tengan la consideración de recursos pesqueros.

2. Haciendo uso de las potestades que a los Estados miembros atribuyen el artículo 15 del Convenio sobre la Diversidad Biológica y el artículo 6 del Protocolo de Nagoya, el acceso a los recursos genéticos españoles que tengan la consideración de recursos pesqueros requerirá de una autorización de acceso, como prueba de haber prestado el consentimiento previo informado y de haber establecido las condiciones mutuamente acordadas, del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, sin perjuicio, en su caso, de la licencia de pesca, en los términos que reglamentariamente se establezcan, o de la autorización de la comunidad autónoma correspondiente cuando el recurso provenga de una actividad incluida en su ámbito competencial y sin perjuicio de cualesquiera otras autorizaciones preceptivas. El contenido mínimo de la autorización de acceso se ajustará a lo dispuesto en el Protocolo de Nagoya y sus mecanismos de desarrollo. Para la concesión de la autorización de acceso se tendrá en cuenta la incidencia sobre el esfuerzo pesquero y sobre la conservación de los recursos pesqueros en general.

3. El reparto de los beneficios derivados de su utilización se regirá por lo dispuesto en el Convenio sobre la Diversidad Biológica, en el Protocolo de Nagoya sobre acceso a los recursos genéticos y participación justa y equitativa en los beneficios que se deriven de su utilización y en sus instrumentos de desarrollo. Reglamentariamente se establecerán los mecanismos para proteger y promover los derechos de los pescadores y, en particular, deberán establecerse las medidas pertinentes para participar en la distribución de los beneficios que se deriven de la utilización de los recursos genéticos pesqueros españoles.

4. El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación comunicará al punto focal nacional del Protocolo de Nagoya, a través del sistema estatal de información sobre acceso y utilización de los recursos genéticos y conocimientos tradicionales asociado en España, las autorizaciones de acceso emitidas, con el objetivo de dar traslado de esta información al Centro de Intercambio de Información previsto en el Protocolo de Nagoya. Esta comunicación se realizará en el plazo máximo de un mes desde que se conceda la autorización.

Artículo 52. *Autoridad competente.*

A los efectos de lo indicado en el artículo 71 de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación será la autoridad competente en lo relativo al acceso a los recursos genéticos españoles que tengan la consideración de recursos pesqueros, así como a la extracción de flora que tenga la consideración de recurso pesquero.

TÍTULO IX

Mecanismos de coordinación, cooperación y participación en la política de pesca

Artículo 53. *Relación entre Estado y comunidades autónomas en política de pesca.*

1. Las relaciones entre el Estado y las comunidades autónomas en el ámbito de aplicación de la presente ley se regirán por los principios de coordinación y cooperación.

2. El Estado y las comunidades autónomas se coordinarán en materia de acuicultura, marisqueo y pesca en aguas interiores, con la finalidad de dar cumplimiento a las

obligaciones de la Política Pesquera Común y cooperarán en el ejercicio de sus respectivas competencias para la adecuada aplicación de la ley.

3. En el caso del Archipiélago Canario, la normativa pesquera de aplicación tendrá en cuenta el reconocimiento del Archipiélago Canario como Región Ultraperiférica en el artículo 349 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, así como las peculiaridades del caladero canario, de acuerdo con el artículo 4.4 del Estatuto de Autonomía de Canarias.

4. La Conferencia Sectorial de Pesca es el principal órgano de cooperación entre Estado y comunidades autónomas en materia pesquera y tiene como objetivo impulsar y favorecer la colaboración entre las distintas Administraciones Públicas participantes. Su organización y funcionamiento se regirán por lo dispuesto en la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, y por su Reglamento interno.

5. La Comisión Sectorial de Pesca es el órgano de trabajo y apoyo de carácter general de la Conferencia Sectorial. Está integrada por la Secretaria General de Pesca, que la preside, así como por representantes de las comunidades autónomas.

Artículo 54. *Cooperación y participación pesqueras.*

1. El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, en el ámbito de sus competencias, impulsará la cooperación internacional, bilateral y multilateral, en coordinación con otros Departamentos.

2. En el ámbito nacional, el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación promoverá la participación de asociaciones representativas del sector, entidades de derecho público, organizaciones de productores, sindicatos, organizaciones no gubernamentales, y fundaciones, en la definición de la política de pesca sostenible, mediante la creación de mecanismos.

3. La Secretaría General de Pesca convocará periódicamente un Foro Asesor de Pesca en el que participarán las autoridades pesqueras y los agentes representativos del sector y de la sociedad civil, con el fin de llevar a cabo la consulta, elaboración, seguimiento y asesoramiento de la política pesquera de forma participativa, debatir las mejores prácticas, los nuevos casos y los avances en el ámbito de la pesca, así como el intercambio de información, cuya composición, funciones y funcionamiento se regulará por real decreto.

4. En el ámbito nacional la Secretaría General de Pesca podrá crear comités participativos de carácter consultivo en el marco de los planes de gestión de las pesquerías y/o de las reservas marinas de interés pesquero. Estos comités estarán compuestos por las administraciones competentes pesqueras, representantes del sector pesquero profesional, investigadores, representantes de organizaciones ambientales no gubernamentales y representantes de organizaciones de pesca de recreo cuando se regule dicha actividad.

5. Conforme a Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno, el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación dará publicidad activa a la información relevante, para general conocimiento, incluyendo, en su caso, representaciones gráficas.

TÍTULO X

Régimen sancionador

Artículo 55. *Régimen sancionador.*

Las infracciones contra lo dispuesto en la presente ley y disposiciones de desarrollo se sancionarán de conformidad con lo previsto en el título V de la Ley 3/2001, de 26 de marzo, capítulos I, II y IV.

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.

Disposición adicional segunda. *Silencio administrativo.*

En cumplimiento de lo previsto en el artículo 24 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, el vencimiento del plazo máximo para resolver y notificar los procedimientos previstos en esta ley legitima a la persona interesada para entenderla desestimada por silencio administrativo negativo.

Disposición adicional tercera. *Coordinación de políticas en el ámbito de competencias de la Administración General del Estado.*

El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación ejercerá de manera coordinada las competencias que prevé esta ley con las competencias de otros departamentos ministeriales de la Administración General del Estado en sus respectivos ámbitos de competencia que les atribuyan otras disposiciones de carácter general. En particular, con el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico en lo que respecta a la protección del patrimonio natural y de la biodiversidad, de acuerdo con la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad, con la Ley 41/2010, de 29 de diciembre, de protección del medio marino, y con la normativa de desarrollo de ambas, así como con la legislación aplicable en materia de dominio público marítimo-terrestre; con el Ministerio de Defensa en lo que afecte a la Defensa Nacional, con el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana en materia de marina mercante, señalización marítima y puertos de interés general; con el Ministerio de Ciencia e Innovación en materia de investigación pesquera; y con el Instituto Social de la Marina, dependiente del Ministerio de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones en el ámbito de sus competencias.

Asimismo, cualquiera de las actuaciones en el medio marino que pudiera tener incidencia sobre la navegación, y en particular las previstas en los artículos 23.3, 25 y 29 de esta ley, serán coordinadas y, en todo caso, comunicadas al Instituto Hidrográfico de la Marina a los efectos de sus competencias en materia de cartografía náutica y avisos a navegantes.

Disposición adicional cuarta. *Repartos de posibilidades de pesca anteriores a la entrada en vigor de esta ley.*

La vigencia de los repartos anteriores no se verá afectada por la entrada en vigor de esta ley.

Disposición adicional quinta. *Cumplimiento de normas.*

Las medidas contenidas en esta ley cumplirán el principio de «no causar daño significativo» (DNSH, por sus siglas en inglés) y la normativa europea y nacional aplicable, en especial, las medidas relativas a evitar fraude, corrupción y conflicto de intereses.

Disposición adicional sexta. *Tratamiento de datos.*

La información almacenada por los diferentes sistemas de información mencionados en la presente ley, así como su intercambio, deberá hacerse de acuerdo con las indicaciones del Esquema Nacional de Seguridad, el Esquema Nacional de Interoperabilidad y las directrices fijadas por la Oficina del Dato. Toda información no sujeta a consideraciones de privacidad o sometida a propiedad intelectual, propiedad industrial o secreto empresarial, deberá publicarse como datos abiertos de acuerdo con la normativa de reutilización de la información del sector público.

Disposición adicional séptima. *Para la garantía del derecho de voto de los tripulantes embarcados en altura y gran altura.*

El Gobierno remitirá a las Cortes en el plazo de tres meses una propuesta para el establecimiento de un procedimiento telemático y/o electrónico que se adapte a las necesidades propias del personal embarcado que no puede acceder al sistema de voto por

correo por sus largas estancias en alta mar coincidiendo con la convocatoria o celebración de la jornada electoral.

Disposición adicional octava. *Convenios colectivos.*

Las autoridades laborales deberán promover, mediar y favorecer la consecución de convenios colectivos que garanticen condiciones laborales dignas a las personas tripulantes en la pesca de gran altura, altura y litoral.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

Se derogan los capítulos I, II, III, IV y V del título I; el título IV, el artículo 57 y la disposición adicional primera de la Ley 3/2001, de 26 de marzo, de Pesca Marítima del Estado.

Asimismo, quedan derogadas las siguientes definiciones del artículo 2 de la Ley 3/2001, de 26 de marzo: actividad pesquera, aguas interiores, arte de pesca, arrecife artificial, esfuerzo pesquero, pesca marítima, pesquería, posibilidades de pesca de los buques, recursos pesqueros, así como el resto de definiciones, en todo aquello que contradiga las recogidas en la presente ley.

Disposición final primera. *Título competencial.*

1. La presente ley se dicta al amparo de la competencia exclusiva del Estado en materia de pesca marítima prevista en el artículo 149.1.19.ª de la Constitución Española.

2. El apartado 4 del artículo 7 se dicta conjuntamente al amparo de la competencia exclusiva del Estado en materia de pesca marítima prevista en el artículo 149.1.19.ª de la Constitución Española y al amparo del artículo 149.1.3.ª de la Constitución Española, que otorga competencia exclusiva al Estado en materia de relaciones internacionales.

3. El apartado 4 del artículo 9 se dicta al amparo de la competencia sobre legislación básica del Estado en materia de ordenación del sector pesquero prevista en el artículo 149.1.19.ª de la Constitución Española.

4. El título VII se dicta al amparo de la competencia exclusiva 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 Española.

5. El título VIII se dicta conjuntamente por la competencia para dictar legislación básica sobre protección del medio ambiente conforme al artículo 149.1.23.ª y la competencia exclusiva atribuida al Estado en materia de comercio exterior en el artículo 149.1.10.ª de la Constitución Española.

6. La disposición final segunda se dicta al amparo del artículo 149.1.17.ª de la Constitución Española, que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de régimen económico de la Seguridad Social, sin perjuicio de la ejecución de sus servicios por las comunidades autónomas.

Disposición final segunda. *Modificación de la Ley 47/2015, de 21 de octubre, reguladora de la protección social de las personas trabajadoras del sector marítimo-pesquero.*

Se modifica la Ley 47/2015, de 21 de octubre, reguladora de la protección social de las personas trabajadoras del sector marítimo-pesquero, en los términos siguientes:

Uno. Se introduce una nueva disposición adicional quinta, que queda redactada como sigue:

> **«Disposición adicional quinta.** *Modificación de coeficientes reductores a aplicar a las actividades de marisqueo, recogida de percebes y recogida de algas.*
>
> La edad mínima establecida para la percepción de la pensión de jubilación en el artículo 30 será reducida para las actividades de marisqueo, recogida de percebes y recogida de algas mediante la aplicación del siguiente coeficiente reductor: 0,15.
>
> La cotización por contingencias profesionales se determinará de conformidad con el tipo más alto de los fijados en la tarifa de primas establecida en la disposición adicional cuarta de la Ley 42/2006, de 28 de diciembre, en aplicación de lo dispuesto

en el artículo 8 del Real Decreto-ley 28/2018, de 28 de diciembre, para la revalorización de las pensiones públicas y otras medidas urgentes en materia social, laboral y de empleo.»

Dos. Se introduce una nueva disposición adicional sexta, que queda redactada como sigue:

«Disposición adicional sexta. *Reconocimiento de coeficientes reductores para las actividades de rederas, neskatillas, empacadoras y buceadores profesionales.*

1. La edad mínima establecida para la percepción de la pensión de jubilación en el artículo 30 será reducida para las siguientes actividades:

a) Rederas.
b) Neskatillas y empacadoras a las que se refiere a la disposición adicional cuarta de esta ley.

A dichas actividades les será de aplicación el siguiente coeficiente reductor: 0,15.

2. La edad mínima establecida para la percepción de la pensión de jubilación en el artículo 30 será reducida para las actividades de buceadores extractores de recursos marinos y buceadores con titulación profesional en actividades industriales, incluyendo la actividad docente para la obtención de dicha titulación.

A dichas actividades les será de aplicación el siguiente coeficiente reductor: 0,15.

3. En los supuestos contemplados en los apartados anteriores la cotización por contingencias profesionales se determinará de conformidad con el tipo más alto de los fijados en la tarifa de primas establecida en la disposición adicional cuarta de la Ley 42/2006, de 28 de diciembre.»

Tres. Se introduce una nueva disposición adicional séptima, que queda redactada como sigue:

«Disposición adicional séptima. *Elaboración de un catálogo de enfermedades profesionales.*

El Ministerio competente elaborará un Catálogo de Enfermedades Profesionales propias de los y las trabajadoras del mar, atendiendo de forma específica a las condiciones de penosidad y exposiciones a agentes físicos que sufren las personas que se dedican a la recogida de marisco, tanto a pie como a flote, al cultivo del mejillón en batea, a la recogida de percebes en la roca, así como los buceadores en apnea para la recolección de recursos específicos.»

Cuatro. Se introduce una nueva disposición transitoria tercera, que queda redactada como sigue:

«Disposición transitoria tercera. *Cotización por contingencias profesionales de determinados colectivos de trabajadores.*

No obstante lo previsto en el apartado 3 de la disposición adicional sexta, para los colectivos de rederas, neskatillas y empacadoras se establece un periodo transitorio, hasta el año 2025, para la cotización por contingencias profesionales de conformidad con la tarifa de primas establecida en la disposición adicional cuarta de la Ley 42/2006, de 28 de diciembre, en los siguientes términos:

a) Desde la entrada en vigor de dicha disposición adicional y durante el año 2023, se aplicará la tarifa correspondiente al código nacional de la actividad económica W.
b) Para el año 2024, se aplicará la tarifa correspondiente al código nacional de la actividad económica V.
c) A partir del año 2025, se aplicará lo previsto en el apartado 3 de la disposición adicional sexta.»

Disposición final tercera. *Referencias al Censo de la Flota Pesquera Operativa.*

Las referencias a los buques inscritos en el Censo de la Flota Pesquera Operativa conforme al Real Decreto 1549/2009, de 9 de octubre, sobre ordenación del sector pesquero y adaptación al Fondo Europeo de la Pesca, se entenderán hechas a los que faenen en aguas exteriores o simultaneen en aguas exteriores e interiores de la Sección 1 del Registro General de la Flota Pesquera.

Disposición final cuarta. *Habilitación para el desarrollo normativo.*

Sin perjuicio de las habilitaciones específicas contenidas en esta ley, se habilita al Gobierno de la Nación para desarrollar la presente ley mediante real decreto.

Disposición final quinta. *Gestión ecosistémica de especies pesqueras amenazadas.*

Reglamentariamente se establecerán los mecanismos de cooperación y colaboración entre el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación y el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico para la protección de la biodiversidad de especies marinas amenazadas sometidas a regímenes internacionales o de la Unión Europea de protección de la biodiversidad de los que pudieran derivarse limitaciones a la actividad pesquera, de acuerdo con el principio de gestión ecosistémica.

Disposición final sexta. *Entrada en vigor.*

La presente ley entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

§ 3

Ley 3/2001, de 26 de marzo, de Pesca Marítima del Estado

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.

TÍTULO I

De la pesca marítima en aguas exteriores

CAPÍTULO I

Ámbito de aplicación

Artículo 4. *Delimitación del ámbito.*

(Derogado)

Artículo 5. *Medidas de la política de pesca marítima en aguas exteriores.*

(Derogado)

CAPÍTULO II

Medidas de conservación de los recursos pesqueros

Artículo 6. *Acceso a los recursos.*

(Derogado)

Artículo 7. *Medidas de regulación de la actividad pesquera.*

(Derogado)

Artículo 8. *Regulación del esfuerzo pesquero.*

(Derogado)

Artículo 9. *Limitación de las capturas.*

(Derogado)

Artículo 10. *Artes de pesca.*

(Derogado)

Artículo 11. *Talla o peso de las especies.*

(derogado)

Artículo 12. *Vedas.*

(Derogado)

CAPÍTULO III

Medidas de protección y regeneración de los recursos pesqueros

Sección 1.ª Zonas de protección pesquera

Artículo 13. *Declaración de zonas de protección pesquera.*

(Derogado)

Artículo 14. *Las reservas marinas.*

(Derogado)

Artículo 15. *Zonas de acondicionamiento marino.*

(Derogado)

Artículo 15 bis. *Arrecifes artificiales.*

(Derogado)

Artículo 16. *Zonas de repoblación marina.*

(Derogado)

Artículo 17. *Informes previos a la repoblación marina.*

(Derogado)

Artículo 18. *Régimen aplicable en los espacios protegidos.*

(Derogado)

Sección 2.ª Actividades susceptibles de alterar los recursos pesqueros

Artículo 19. *Extracción de flora.*

(Derogado)

Artículo 20. *Obras, instalaciones y demás actividades en el mar.*

(Derogado)

Artículo 21. *Vertidos.*

(Derogado)

CAPÍTULO IV

Gestión de las actividades pesqueras

Sección 1.ª Requisitos generales para el ejercicio de la actividad pesquera

Artículo 22. *Censo de la Flota Pesquera Operativa.*

(Derogado)

Artículo 23. *Autorizaciones de pesca.*

(Derogado)

Sección 2.ª Requisitos especiales para el ejercicio de la actividad pesquera

Artículo 24. *Cambio temporal de actividad de pesca.*

(Derogado)

Artículo 25. *Permiso especial de pesca.*

(Derogado)

Artículo 26. *Censos específicos.*

(Derogado)

Sección 3.ª Medidas de gestión de las posibilidades de pesca

Artículo 27. *Reparto.*

(Derogado)

Artículo 28. *Transmisibilidad.*

(Derogado)

Artículo 29. *Incremento y reducción.*

(Derogado)

Artículo 30. *Prescripción.*

(Derogado)

Artículo 31. *Planes de Pesca.*

(Derogado)

Sección 4.ª Documentos y comunicaciones relativas a la gestión de la actividad pesquera

Artículo 32. *Comunicaciones desde los buques.*

(Derogado)

Artículo 33. *El diario de pesca.*

(Derogado)

Artículo 34. *La declaración de desembarque.*

(Derogado)

Artículo 35. *La declaración de transbordo.*

(Derogado)

CAPÍTULO V

Pesca recreativa en aguas exteriores

Artículo 36. *Condiciones de ejercicio.*

(Derogado)

Artículo 37. *Explotación lucrativa de la pesca recreativa.*

(Derogado)

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 IV

La investigación pesquera y oceanográfica

CAPÍTULO I

Principios generales

Artículo 84. *Fomento de la investigación.*

(Derogado)

Artículo 85. *Objetivos.*

(Derogado)

Artículo 86. *Planificación y programación.*

(Derogado)

Artículo 87. *Colaboración del sector.*

(Derogado)

CAPÍTULO II

De la investigación pesquera y oceanográfica del Estado

Artículo 88. *El Instituto Español de Oceanográfica.*

(Derogado)

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.

TÍTULO VI

Regularización de buques pesqueros en el Censo de la Flota Pesquera Operativa y en el Registro de Buques y Empresas Navieras

Artículos 115 a 119.

(Derogado)

Disposición adicional primera. *Órganos de coordinación y consulta.*

(Derogada)

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.

§ 4

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: 26 de junio de 2024
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 primera. *Modificación del Real Decreto 1027/1989, de 28 de julio, sobre abanderamiento, matriculación de buques y registro marítimo.*

Uno. Se da nueva redacción a la letra e) del apartado 1 del artículo 4:

> «e) En la Lista Quinta, se registrarán los remolcadores, embarcaciones y artefactos navales dedicados a los servicios de puertos comerciales, radas y bahías.»

Dos. El párrafo tercero del artículo 43 queda redactado como sigue:

> «De esta acta, se entregarán dos ejemplares al armador, uno de los cuales se adjuntará a la oportuna instancia, que elevará al jefe del Distrito Marítimo o capitán marítimo del lugar donde se hayan efectuado las pruebas, solicitando la inscripción provisional para el inmediato despacho del buque.»

Tres. La rúbrica de la sección 4.ª del capítulo III pasa a ser la siguiente:

«Sección 4.ª Inscripción provisional»

Cuatro. Se da nueva redacción al artículo 44:

> **«Artículo 44.**
>
> Una vez realizadas las pruebas oficiales con resultado satisfactorio, el titular solicitará la inscripción provisional, acompañando el título de propiedad.

En el supuesto de que la empresa armadora no figure en el Registro de Empresas navieras del que se trata en el capítulo I de este real decreto deberá presentar una certificación literal de la inscripción en el Registro Mercantil. Cuando se trate de una persona física bastará que acredite su residencia en España o en otros Estados pertenecientes al Espacio Económico Europeo, siempre y cuando en este segundo caso cuente con una representación en España.»

Cinco. Se da nueva redacción al artículo 45:

«Artículo 45.

La inscripción provisional tendrá validez por tres meses sucesivos, por campaña pesquera o viaje redondo, según los casos.

En ella se hará constar la Lista a que pertenezca el buque y el folio que le corresponda, que se reservará para su matrícula definitiva, la cual habrá de realizarse en el plazo autorizado.»

Seis. Se deroga el artículo 46.

Siete. Se da nueva redacción al artículo 47:

«Artículo 47.

Si por causa justificada fuese rebasado el plazo de validez de la inscripción provisional, podrá prorrogarse dicha validez por la Dirección General de la Marina Mercante, a solicitud del armador, a través del Distrito o Capitanía Marítima respectiva, razonando la petición. Caso de que le hubiera sido entregada la copia del asiento definitivo, deberá presentar certificación del asiento de presentación o, en su caso, de la inscripción en el Registro Mercantil.»

Ocho. Se modifica la rúbrica de la sección 5.ª del capítulo III:

«Sección 5.ª Inscripción definitiva. Entrega de patente de Navegación»

Nueve. Se modifica el artículo 48:

«Artículo 48.

En el plazo máximo de tres meses desde que el buque fue inscrito provisionalmente, su titular vendrá obligado a presentar en el Registro de Matrícula Provisional de Buques la solicitud de matrícula definitiva en el mismo o en otro Registro, acompañando los documentos siguientes:

1. Copia autorizada de la escritura pública de entrega de la nave otorgada por el constructor.

2. Certificado de valoración del buque expedido por la Dirección General de la Marina Mercante.»

Diez. Se da nueva redacción al número 2 del párrafo primero del artículo 49:

«2. Prevenir de oficio al titular para que presente, antes de terminar la validez de la inscripción provisional, un certificado del Registro Mercantil en que se acredite la inscripción del buque en el mismo, con expresión de la cargas o trabas que pesen sobre él.»

Disposición final segunda. *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.*

Uno. El artículo 4 pasa a tener la siguiente redacción:

«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.»

Dos. Se da nueva redacción al apartado 1 del artículo 5:

«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.»

Tres. El apartado 3 del artículo 8 queda redactado del siguiente modo:

«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».

Cuatro. El artículo 10 pasa a tener la siguiente redacción:

«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.»

Cinco. Sustitución del anexo I.

El modelo de solicitud recogido en el anexo I pasa a ser el siguiente:

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

Seis. Se suprime el anexo III, y el anexo IV pasa a ser el anexo III.

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 o representantes de los armadores o empresas navieras, relacionada con este reglamento, que permitan generar todas las alertas precisas para su seguimiento.

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. Cualquiera que sea su modalidad, el despacho de un buque o embarcación de pabellón español perderá su eficacia si se produce la finalización de la vigencia 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 que hayan sido objeto de una medida cautelar de inmovilización en los últimos doce meses, que implique la prohibición oficial de que un buque se haga a la mar. Se exceptúan los buques de pesca en el caso de que la medida cautelar 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

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.*

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

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

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

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

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) Cuando el objeto del despacho sea la navegación fuera de los espacios marítimos españoles acompañarán, además, autorización expresa otorgada por las autoridades responsables de las regiones de búsqueda y salvamento de destino.

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.

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 de recreo cuando naveguen con tripulación profesional.

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) Los buques dedicados exclusivamente a la navegación por aguas interiores marítimas, como los remolcadores, embarcaciones y artefactos navales dedicados a los servicios de puertos, radas y bahías.

f) Los 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 recreo de pabellón comunitario o de tercer país que deseen operar en arrendamiento náutico 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, se debe acreditar, además, la posesión de licencia, autorización o permiso de pesca.

3. En el caso de las embarcaciones y buques de recreo, la declaración responsable y la declaración general del capitán se presentará en un único documento que se ajustará al modelo que estará disponible en la sede electrónica asociada del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

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.

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.

Artículo 22. *Enrolamientos múltiples y simultáneos.*

1. Se podrá enrolar la misma tripulación en más de un buque o embarcación dedicado a la navegación interior 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.

El jefe de Distrito Marítimo o el capitán marítimo podrá autorizar, por resolución motivada, el enrolamiento múltiple de tripulantes para aquellas navegaciones que considere que reúnen características similares a las de navegación interior.

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.

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. Se podrá enrolar simultáneamente 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 y fecha.
f) Con carácter opcional, observaciones y aclaraciones.

6. Las personas ajenas a la tripulación y al pasaje serán declaradas en las listas de pasajeros, conforme a los formularios FAL.

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.

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 el ámbito geográfico en el cual tendrá lugar la operación fuera de límites, así como las condiciones y requisitos que habrán de seguirse para su realización.

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. 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 en las citadas aguas 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, con especial identificación de la carga a que hace referencia el Código Marítimo Internacional de mercancías peligrosas (Código IMDG), en su versión vigente en cada momento.

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. Cuando el tiempo estimado de fondeo o interrupción de la navegación vaya a superar veinticuatro 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.

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, comprobando el sistema de arranque en cada una de ellas. En el puente deberán encontrarse en todo momento, al menos, un oficial y un miembro de la tripulación debidamente cualificados.

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.

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.

§ 5

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

I

El ejercicio de la autorización parlamentaria de refundición de la pluralidad de normas legales que hasta este momento rigen en las materias portuaria y de la Marina Mercante, otorgada por la disposición final séptima de la Ley 33/2010, de 5 de agosto, de modificación de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, ha requerido la utilización de todas las facultades conferidas en la autorización parlamentaria, que se otorgó con la mayor amplitud permitida por la Constitución. Esta autorización se refiere desde luego, y fundamentalmente, a las Leyes 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante; 62/1997, de 26 de diciembre, de modificación de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre; 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos del interés general; y 33/2010, de 5 de agosto, de modificación de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, pero las tres primeras han sido objeto de diversas modificaciones concretas que igualmente comprende. El resultado actual es un conjunto normativo que, por estar formado, en acumulación, por normas de época, perspectiva y alcance diversos, carece de la trabazón, coherencia y consistencia internas deseables.

El momento fundacional y básico del ordenamiento vigente, por haber definido el modelo portuario estatal y de la Marina Mercante a que éste responde, colocándolo a la altura de las necesidades actuales, es sin duda 1992. Al plasmar dicho modelo, el legislador optó por la regulación conjunta de dos objetos –los puertos y la Marina Mercante– que, no obstante su estrecha imbricación, tienen identidad y, por tanto, señas y requerimientos normativos propios. Si, de un lado, su finalidad confesada, era dar respuesta a una exigencia creciente de desburocratización y eficacia de la gestión precisamente de los puertos, dotando al conjunto del sistema portuario de responsabilidad de la Administración General del Estado, de un marco institucional adecuado al efecto, el tratamiento simultáneo de la Marina Mercante se justifica –aparte la apelación a la salvaguardia del ambiente marino y la potenciación de la navegación de cabotaje– en la comprobación paralela e independiente de su carácter vital, por razón del transporte marítimo, para el desarrollo económico y, por tanto, en la existencia de un interés público en la adecuada dimensión y calidad de su estructura; interés público, cuya satisfacción exige una normativa reguladora adaptada a los constantes cambios de todo orden experimentados por el transporte marítimo.

Pero tan sólo cinco años después, en 1997, advierte ya el legislador la procedencia, ante la incidencia creciente de los puertos en la economía española, de una adaptación parcial

del modelo de organización portuaria a las circunstancias de un entorno cambiante, cada vez más abierto y libre, cifrando tal adaptación en la profundización de la autonomía funcional y de gestión de las Autoridades Portuarias, mediante el fomento del desarrollo de una organización profesionalizada, ágil y adecuada a las peculiaridades de cada puerto, capaz en todo caso de garantizar la prestación de unos servicios eficientes y eficaces y desarrollar su actividad con criterios empresariales. Lo que no obsta, en el contexto de la organización territorial del Estado y el impacto económico y social que para las Comunidades Autónomas tienen los puertos de interés general ubicados en su territorio, a una más intensa participación de éstas en la estructura organizativa de las Autoridades Portuarias, sin perjuicio de la necesaria y efectiva coordinación del entero sistema portuario; extremo este último, cuya actualidad no puede dejar de señalarse.

Apenas algo más de un lustro después el legislador se ve precisado a constatar la necesidad de una renovación legislativa para afrontar los requerimientos derivados del impacto de nuevos acontecimientos y realidades en la década de los años 90 del pasado siglo, en la medida en que en ella ha tenido lugar, en sus propias palabras, una enorme aceleración del proceso de mundialización de la economía y el comercio, así como de consolidación del mercado interior comunitario y de desarrollo de una política común de transportes planificada desde una concepción multimodal. Se trata del impacto combinado del desarrollo de las redes transeuropeas de transporte, los cambios tecnológicos y estratégicos en el sector del transporte marítimo y los procesos de creciente liberalización del mercado de los servicios del transporte, así como sus efectos principales: la competencia interportuaria, a escala nacional e internacional, por atraer los tráficos marítimos internacionales; la competencia intraportuaria entre los distintos prestadores de servicios portuarios en un puerto; y la incorporación a la gestión portuaria del modelo de colaboración público-privada. De ello se hace seguir el crecimiento de la importancia estratégica de los puertos comerciales en tanto que instrumentos claves para el desarrollo de la economía productiva y elementos fundamentales de un sistema de transporte de interés general ambientalmente sostenible. La clave se sitúa ahora, por ello, en el logro de un sistema de transporte y de unos puertos eficaces y baratos completamente integrados en el mismo, capaces de mover mercancías de una forma rápida, fiable, económica y segura. Y la consecuencia es la puesta del acento en esta ocasión, sin alterar los rasgos estructurales del modelo establecido en 1992, en los factores o criterios de rentabilidad y eficiencia en la explotación del dominio público portuario y apuesta por la promoción y el incremento de la participación de la iniciativa privada en la financiación, construcción y explotación de las instalaciones portuarias y en la prestación de los servicios portuarios; lo que quiere decir también: la incorporación de nuevos mecanismos dirigidos a potenciar la calidad y eficacia en la prestación de los servicios portuarios y comerciales de acuerdo con la política europea de transportes; el desarrollo de la competencia interportuaria, potenciando la autonomía de gestión económico-financiera sobre la base de los principios de autosuficiencia económica y cobertura de costes por transferencia de los mismos a los usuarios bajo principios homogéneos y no discriminatorios; la potenciación de la competencia intraportuaria a través de la regulación de la prestación de los servicios portuarios por parte de la iniciativa privada en régimen de libertad de acceso; la introducción de novedosos elementos en la gestión del dominio público portuario para conseguir un completo desarrollo del modelo concesional en beneficio de la máxima rentabilización socioeconómica de aquél; el fomento de la inversión privada en las instalaciones y los equipamientos portuarios; y la disminución de los costes del sistema portuario español en aras de la mejora de la competitividad y la capacidad de inversión en las infraestructuras.

El acento económico es más acusado aún en la última, importante y más reciente de las intervenciones mayores del legislador, basada esta vez en la progresión de la importancia económica de la disposición de puertos eficientes y la sintonía con el objetivo de potenciación del modo marítimo/portuario incorporado a la política preconizada por la Unión Europea. En este contexto, la modificación legal –ultimando la puesta al día del modelo portuario estatal en sintonía con el entorno europeo del que forma parte– flexibiliza el modelo tarifario para que cada Autoridad Portuaria pueda adaptarse a la realidad económica de cada momento e intensifica la liberalización de los servicios portuarios y de la actividad económica y comercial en los puertos, a fin de que el conjunto de la legislación portuaria pueda ser

cimiento estable para la mejora continua de la competitividad del sistema portuario de interés general, asegurando así el cumplimiento de su misión de contribución al desarrollo económico y social.

II

La evolución experimentada por los espacios y servicios portuarios y la navegación y el transporte marítimos desde 1992 ha sido, pues, diversa, pero igualmente notable. Y esta diversidad no ha podido dejar de repercutir, por ello, en la distinta incidencia que en aquella regulación han tenido las sucesivas modificaciones desde su respectiva óptica peculiar.

Por ello, ha sido preciso tanto homogeneizar la terminología empleada sucesivamente por el legislador y dotar de coherencia al instrumentario técnico e institucional puesto por éste al servicio de la consecución de los objetivos perseguidos cada vez en sus intervenciones en la materia, como actualizar las múltiples remisiones tanto internas, como a muchas otras normas reguladoras de diferentes sectores en la actualidad ya superadas o formalmente derogadas; es decir: clarificar el contenido de la normativa. Pero, además y con mayor alcance, también resolver las inevitables disfunciones, e incluso contradicciones internas, que inevitablemente presentaban las diferentes capas del ordenamiento regulador de la materia; lo que quiere decir, regularizar y armonizar éste para dotarle de la indispensable coherencia, teniendo también en consideración otras normas posteriores que afectan a la materia objeto de refundición, como el caso de la reciente Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible. Tarea ésta que no ha descuidado tampoco los retoques en los propios textos normativos considerados indispensables, entre los que merece ser destacada la desagregación, con criterio uniforme, de artículos excesivamente largos, de estructura interna compleja y manejo de notable dificultad, cual acontece sobre todo con relativos a la materia tributaria, concretamente las tasas.

Toda esta labor ha debido complementarse, de un lado, con la incorporación al cuerpo normativo principal de diversas disposiciones introducidas por las reformas posteriores a 1992 a título de adicionales y, de otro lado, con la conversión justamente en adicionales de algunas otras, pocas, determinaciones que, careciendo en origen de carácter estructural –cual sucede con la transformación de ciertas organizaciones de trabajo portuario– la evolución normativa, sin hacerles perder vigencia, ha colocado al margen del sistema legal en sentido estricto. Y se ha cerrado conservando el Derecho transitorio de las sucesivas normas legales a fin de que los supuestos por él regulados no pierdan, en la medida en que continúen precisándola, su referencia normativa; conservación, que se hace de modo que cada régimen transitorio mantenga su identidad propia.

Desde el punto de vista sistemático, finalmente, la refundición no ha podido dejar de traducir sus operaciones en una sistemática actualizada, pero respetuosa, en lo esencial, con la establecida desde 1992. El título preliminar contiene las disposiciones generales referidas al objeto de la ley en las dos materias principales que éste abarca: los puertos responsabilidad de la Administración General del Estado y la Marina Mercante. La entidad propia de estas materias y la complejidad de su respectiva regulación justifica la articulación ulterior de la ley en sendos libros dedicados, respectivamente, a una y otra. En un tercer libro se agrupan las disposiciones referibles indistintamente a ellas, es decir, las de la policía administrativa de los espacios portuarios, la tipificación de infracciones y sanciones y el régimen de ejercicio de la potestad sancionadora.

El libro primero se refiere al sistema portuario de titularidad estatal y se articula internamente diferenciando por títulos:

a) Los aspectos relativos a la organización responsable de la gestión y al régimen presupuestario, tributario, patrimonial, de funcionamiento y control de dicha organización.

b) El régimen de planificación y construcción de los puertos de interés general y las prescripciones atinentes al medio ambiente y la seguridad.

c) El dominio público portuario estatal desde el triple punto de vista de su gestión, su composición y su utilización (concesión y autorización demaniales y concesiones de obras públicas).

d) La prestación de servicios generales, portuarios y otros, y, en particular, el régimen del personal dedicado a la prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías.

e) El régimen económico del sistema portuario también desde el triple punto de vista de la organización gestora, la utilización del dominio público y la prestación de los servicios.

El libro segundo, dedicado a la Marina Mercante, se organiza en los títulos dedicados, respectivamente, a la explotación naviera y régimen de navegaciones, a la administración marítima, al servicio de practicaje y a las tasas.

Y el libro tercero, por último, tiene por objeto el régimen de policía, es decir, un objeto complementario por igual del de los dos libros anteriores, comprendiendo en títulos diferenciados:

a) La ordenación de la explotación portuaria.
b) Las medidas garantes de la actividad tanto portuaria como de navegación.
c) El Derecho sancionador.

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 2 de septiembre de 2011,

DISPONGO:

Artículo único. *Aprobación del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.*

Se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

Disposición adicional única. *Remisiones normativas.*

Las referencias efectuadas en otras disposiciones a las normas que se integran en el Texto Refundido que se aprueba, se entenderán efectuadas a los preceptos correspondientes de este último.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

Quedan derogadas todas las disposiciones de igual o inferior rango que se opongan al presente Real Decreto Legislativo y al Texto Refundido que se aprueba y, en particular, las siguientes:

a) La Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.
b) La Ley 62/1997, de 26 de diciembre, de modificación de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.
c) La Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general.
d) 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.

Disposición final única. *Entrada en vigor.*

El presente Real Decreto Legislativo y el Texto Refundido que aprueba entrarán en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

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 II

Puertos

Artículo 2. *Puertos marítimos: Concepto.*

1. A los efectos de esta ley, se denomina puerto marítimo al conjunto de espacios terrestres, aguas marítimas e instalaciones que, situado en la ribera de la mar o de las rías, reúna condiciones físicas, naturales o artificiales y de organización que permitan la realización de operaciones de tráfico portuario, y sea autorizado para el desarrollo de estas actividades por la Administración competente.

2. Para su consideración como puertos marítimos deberán disponer de las siguientes condiciones físicas y de organización:

a) Superficie de agua, de extensión no inferior a media hectárea, con condiciones de abrigo y de profundidad adecuadas, naturales u obtenidas artificialmente, para el tipo de buques que hayan de utilizar el puerto y para las operaciones de tráfico marítimo que se pretendan realizar en él.

b) Zonas de fondeo, muelles o instalaciones de atraque, que permitan la aproximación y amarre de los buques para realizar sus operaciones o permanecer fondeados, amarrados o atracados en condiciones de seguridad adecuadas.

c) Espacios para el depósito y almacenamiento de mercancías o enseres.

d) Infraestructuras terrestres y accesos adecuados a su tráfico que aseguren su enlace con las principales redes de transporte.

e) Medios y organización que permitan efectuar las operaciones de tráfico portuario en condiciones adecuadas de eficacia, rapidez, economía y seguridad.

3. Se entiende por tráfico portuario las operaciones de entrada, salida, atraque, desatraque, estancia y reparación de buques en puerto y las de transferencia entre éstos y tierra u otros medios de transporte, de mercancías de cualquier tipo, de pesca, de

avituallamientos y de pasajeros o tripulantes, así como el almacenamiento temporal de dichas mercancías en el espacio portuario.

4. Los puertos pueden ser comerciales o no comerciales.

5. Asimismo, los puertos pueden ser considerados de interés general en atención a la relevancia de su función en el conjunto del sistema portuario español.

6. Son 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.

Artículo 3. *Puertos comerciales.*

1. Son puertos comerciales los que en razón a las características de su tráfico reúnen condiciones técnicas, de seguridad y de control administrativo para que en ellos se realicen actividades comerciales portuarias, entendiendo por tales las operaciones de estiba, desestiba, carga, descarga, transbordo y almacenamiento de mercancías de cualquier tipo, en volumen o forma de presentación que justifiquen la utilización de medios mecánicos o instalaciones especializadas.

2. Tendrán, asimismo, la consideración de actividades comerciales portuarias el tráfico de pasajeros, siempre que no sea local o de ría, y el avituallamiento y reparación de buques.

3. A los efectos exclusivos de esta ley, no tienen la consideración de actividades comerciales portuarias:

a) Las operaciones de descarga y manipulación de la pesca fresca excluidas del ámbito del servicio portuario de manipulación de mercancías.

b) El atraque, fondeo, estancia, avituallamiento, reparación y mantenimiento de buques pesqueros, deportivos, militares, así como de otros buques de Estado y de las Administraciones Públicas cuando esas actividades se desarrollen en el ejercicio de sus competencias y deban realizarse necesariamente en la zona de servicio del puerto.

c) Las operaciones de carga y descarga que se efectúen manualmente, por no estar justificada económicamente la utilización de medios mecánicos.

d) La utilización de instalaciones y las operaciones y servicios necesarios para el desarrollo de las actividades señaladas en este apartado.

4. No son puertos comerciales, a los efectos de esta ley:

a) Los puertos pesqueros, que son los destinados exclusiva o fundamentalmente a la descarga de pesca fresca desde los buques utilizados para su captura, o a servir de base de dichos buques, proporcionándoles algunos o todos los servicios necesarios de atraque, fondeo, estancia, avituallamiento, reparación y mantenimiento.

b) Los destinados a proporcionar abrigo suficiente a las embarcaciones en caso de temporal, siempre que no se realicen en ellos operaciones comerciales portuarias o éstas tengan carácter esporádico y escasa importancia.

c) Los que estén destinados para ser utilizados exclusiva o principalmente por embarcaciones deportivas o de recreo.

d) Aquellos en los que se establezca una combinación de los usos a que se refieren los apartados anteriores.

5. El Ministerio de Fomento, previo informe favorable de los Ministerios de Economía y Hacienda, de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, de Sanidad, Política Social e Igualdad y de Trabajo e Inmigración, autorizará en los puertos estatales la realización de operaciones comerciales.

En los puertos de competencia autonómica, la realización de operaciones comerciales deberá contar con informe favorable de los Ministerios señalados en el párrafo anterior, por lo que se refiere al tráfico marítimo y seguridad de la navegación y, en su caso, a la existencia de adecuados controles aduaneros, de sanidad y de comercio exterior.

6. Los puertos comerciales que dependan de la Administración General del Estado integrarán en la unidad de su gestión los espacios y dársenas pesqueras, así como los espacios destinados a usos náutico-deportivos situados dentro de su zona de servicio. Asimismo, en los términos previstos en esta ley, podrán incluir en su ámbito espacios

destinados a usos complementarios de la actividad esencial, a usos vinculados a la interacción puerto-ciudad, así como, igualmente, a otros usos comerciales no estrictamente portuarios, siempre que no se perjudique globalmente el desarrollo de las operaciones de tráfico portuario.

Los espacios pesqueros y los destinados a usos náuticos deportivos a que se refiere el párrafo anterior podrán ser segregados de la zona de servicio de los puertos de interés general, siempre que posean infraestructuras portuarias independientes, espacios terrestres y marítimos diferenciados, no dividan o interrumpan la zona de servicio del puerto afectando a la explotación de éste, no existan usos alternativos previstos en la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios para dichas zonas, se acredite que la segregación no puede ocasionar interferencia alguna en la gestión de los puertos de interés general y se garantice la reversión si se modifican las causas y circunstancias que den lugar a dicha segregación.

La segregación requerirá el informe favorable del Organismo Público Puertos del Estado y será aprobada por el Gobierno, mediante Real Decreto dictado a propuesta del Ministerio de Fomento. Una vez acordada la segregación, se modificará la zona de servicio del puerto, de conformidad con lo dispuesto en esta ley.

Artículo 4. *Puertos de interés general.*

1. Son puertos de interés general los que figuran en el anexo I de la presente ley clasificados como tales por serles de aplicación alguna de las siguientes circunstancias:

a) Que se efectúen en ellos actividades comerciales marítimas internacionales.

b) Que su zona de influencia comercial afecte de forma relevante a más de una Comunidad Autónoma.

c) Que sirvan a industrias o establecimientos de importancia estratégica para la economía nacional.

d) Que el volumen anual y las características de sus actividades comerciales marítimas alcancen niveles suficientemente relevantes o respondan a necesidades esenciales de la actividad económica general del Estado.

e) Que por sus especiales condiciones técnicas o geográficas constituyan elementos esenciales para la seguridad del tráfico marítimo, especialmente en territorios insulares.

2. El cambio de clasificación de un puerto por alteración de las circunstancias a que se refiere el apartado anterior se realizará por el Gobierno, mediante Real Decreto, a propuesta del Ministerio de Fomento, y previa la tramitación del correspondiente expediente, con audiencia de la Comunidad Autónoma respectiva y, en su caso, de las demás Comunidades Autónomas que resulten afectadas de forma relevante por la zona de influencia comercial del puerto, así como de los Ayuntamientos en los que se sitúe la zona de servicio de éste.

3. La pérdida de la condición de interés general comportará el cambio de su titularidad a favor de la Comunidad Autónoma en cuyo territorio se ubique, siempre que ésta haya asumido las competencias necesarias para ostentar dicha titularidad.

Artículo 5. *Espacios portuarios de competencia autonómica.*

1. Los espacios de dominio público marítimo-terrestre que sean necesarios para el ejercicio por las Comunidades Autónomas de las competencias que les correspondan estatutariamente en materia de puertos deberán ser objeto de adscripción por la Administración General del Estado.

La adscripción de bienes de dominio público marítimo-terrestre a las Comunidades Autónomas no devengará canon a favor de la Administración General del Estado. Las concesiones o autorizaciones que las Comunidades Autónomas otorguen en el dominio público marítimo-terrestre adscrito devengarán el correspondiente canon de ocupación a favor de la Administración General del Estado.

Las concesiones o autorizaciones que las Comunidades Autónomas otorguen en los puertos e instalaciones portuarias que les fueran transferidos y figuren expresamente relacionados en los correspondientes Reales Decretos de traspasos en materia de puertos, no devengarán el canon de ocupación en favor de la Administración General del Estado a que se refiere el párrafo anterior.

2. La ampliación de la zona de servicio de los puertos de competencia autonómica o la construcción de nuevos puertos de su competencia, deberán contar con el informe favorable de los Ministerios de Fomento y Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, y ser oídos los Ministerios citados en el artículo 57.2 de esta ley, en el ámbito de sus respectivas competencias.

Los informes versarán sobre la delimitación del nuevo dominio público estatal susceptible de adscripción, sobre la posible afección de los usos previstos en esos espacios a la protección del dominio público marítimo-terrestre, y las medidas necesarias para garantizar dicha protección. El incumplimiento de este requisito esencial implica la nulidad de la aprobación del proyecto correspondiente.

3. La aprobación definitiva de los proyectos llevará implícita la adscripción del dominio público en que estén emplazadas las obras y, en su caso, la delimitación de una nueva zona de servicio portuaria, que se formalizará mediante un acta suscrita por representantes de ambas Administraciones.

4. En la regulación de las adscripciones será de aplicación la legislación de costas.

5. Los vertidos y dragados en puertos de competencia de las Comunidades Autónomas corresponderá a éstas, de conformidad con lo establecido por la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, cumpliendo, en cuanto a los dragados, las exigencias que se establecen en el artículo 64 de esta ley. Asimismo, corresponderá a las Comunidades Autónomas la ejecución de la legislación del Estado en materia de vertidos en las aguas interiores y territoriales cuando así lo hayan asumido en sus respectivos Estatutos de Autonomía, en la que se entiende incluida la potestad sancionadora.

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 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.

[. . .]

TÍTULO V

Dominio público portuario estatal

CAPÍTULO I

Modelo de gestión

Artículo 66. *Modelo de gestión del dominio público portuario.*

1. La gestión del dominio público portuario estatal estará orientada, garantizando el interés general, a promover e incrementar la participación de la iniciativa privada en la financiación, construcción y explotación de las instalaciones portuarias y en la prestación de servicios, a través del otorgamiento de las correspondientes autorizaciones y concesiones, tanto demaniales como de obra pública, de acuerdo con lo previsto en esta ley.

2. Corresponde a las Autoridades Portuarias la provisión y gestión de espacios e infraestructuras portuarias básicas, promoviendo tanto la actividad económica en los puertos como la prestación de los servicios por parte de la iniciativa privada.

3. La gestión de las infraestructuras y del dominio público portuario se realizará con criterios de rentabilidad y eficiencia.

CAPÍTULO II

Dominio público portuario

Sección 1.ª Bienes integrantes

Artículo 67. *Naturaleza y determinación del dominio público portuario.*

1. Los puertos de interés general forman parte del dominio público marítimo-terrestre e integran el dominio público portuario estatal, el cual se regula por las disposiciones de esta ley y, supletoriamente, por la legislación de costas.

Pertenecen al dominio público portuario estatal:

a) Los terrenos, obras e instalaciones portuarias fijas de titularidad estatal afectados al servicio de los puertos.

b) Los terrenos e instalaciones fijas que las Autoridades Portuarias adquieran mediante expropiación, así como los que adquieran por compraventa o por cualquier otro título cuando sean debidamente afectados por el Ministro de Fomento.

c) Las obras que el Estado o las Autoridades Portuarias realicen sobre dicho dominio.

d) Las obras construidas por los titulares de una concesión de dominio público portuario, cuando reviertan a la Autoridad Portuaria.

e) Los terrenos, obras e instalaciones fijas de ayudas a la navegación marítima, que se afecten a Puertos del Estado y a las Autoridades Portuarias para esta finalidad.

f) Los espacios de agua incluidos en la zona de servicio de los puertos.

2. Se considera dominio público portuario estatal el dominio público marítimo-terrestre afecto a los puertos e instalaciones portuarias de titularidad estatal.

3. El dominio público marítimo-terrestre ocupado por un puerto de competencia de una Comunidad Autónoma mantiene su titularidad estatal, si bien tiene la condición de adscrito a dicha Comunidad.

Artículo 68. *Zona de servicio en puertos gestionados en régimen concesional.*

La zona de servicio de un puerto otorgado en concesión estará compuesta por el dominio público cuya ocupación ha sido autorizada y los espacios de titularidad particular que, sin ser dominio público, se hallen incorporados a dicha zona de servicio en virtud de lo dispuesto en el título concesional.

Sección 2.ª Espacios y Usos Portuarios

Artículo 69. *Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios.*

1. El Ministerio de Fomento determinará en los puertos de titularidad estatal una zona de servicio que incluirá los espacios de tierra y de agua necesarios para el desarrollo de los usos portuarios a que se refiere el artículo 72.1 de esta ley, 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 mencionados en dicho artículo. Esta determinación se efectuará a través de la Orden Ministerial de Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios.

2. El espacio de agua incluido en la zona de servicio comprenderá las áreas de agua y dársenas donde se realicen las operaciones portuarias de carga, descarga y trasbordo de mercancías y pesca, de embarque y desembarque de pasajeros, donde se presten los servicios técnico-náuticos y donde tenga lugar la construcción, reparación y desguace de buques a flote, así como las áreas de atraque, reviro y maniobra de los buques y embarcaciones, los canales de acceso y navegación y las zonas de espera y de fondeo, incluyendo los márgenes necesarios para la seguridad marítima y para la protección ante acciones terroristas y antisociales. 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 abrigados ya sea de forma natural o por el efecto de diques de abrigo.

b) Zona II, o exterior de las aguas portuarias, que comprenderá el resto de las aguas.

3. La Autoridad Portuaria elaborará el expediente de propuesta de Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, que incluirá la definición exterior e interior del dominio público portuario, los usos previstos para cada una de las diferentes áreas en las que se divida la zona de servicio del puerto a los que se refiere el artículo 72 de esta ley, y la justificación de la necesidad o conveniencia de tales usos, según criterios transparentes, objetivos, no discriminatorios y de fomento de la competencia en la prestación de servicios.

Asimismo, se incluirán los espacios necesarios para que los órganos de las Administraciones públicas puedan ejercer competencias de vigilancia, seguridad pública, inspección, control de entradas y salidas de personas y mercancías del territorio nacional, identificación y otras que, por su relación directa con la actividad portuaria, deban

desarrollarse necesariamente en el puerto conforme a lo dispuesto en el artículo 72.2 de esta ley.

4. Una vez elaborado el expediente de propuesta de Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios por la Autoridad Portuaria, se seguirá el siguiente procedimiento administrativo:

a) La Autoridad Portuaria solicitará informe de las Administraciones urbanísticas, de la Administración con competencia en materia de costas, de pesca en aguas interiores, de ordenación del sector pesquero y deportes, así como en aquellos otros ámbitos sectoriales sobre los que pueda incidir la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, que deberán informar en los aspectos relativos a sus propias competencias.

b) Simultáneamente, la Autoridad Portuaria someterá a información pública el expediente elaborado por un plazo de 45 días, durante el cual los interesados podrán formular alegaciones. Tras la conclusión del plazo de información pública y del trámite de consultas, la Autoridad Portuaria dará respuesta a los interesados incorporando al expediente la documentación resultante de los trámites efectuados y procediendo a las modificaciones de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios que sean oportunas, a la vista de las alegaciones.

c) Cumplimentada dicha tramitación, se remitirá el expediente con la propuesta de Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios a Puertos del Estado. En el caso de que el informe de la Administración con competencia en materia de costas haya sido negativo o la Autoridad Portuaria no haya recogido en su propuesta sus sugerencias, Puertos del Estado convocará a la Autoridad Portuaria y al órgano competente de la citada Administración de costas a un periodo de consultas durante el plazo de un mes desde la recepción de la propuesta, a fin de que puedan contrastar sus posiciones y a fin de que por este último, a través del correspondiente informe, se formulen las observaciones y sugerencias finales que considere oportunas para que, en su caso, sean tomadas en consideración. En el caso de que dicho órgano competente en materia de costas no emita informe en el plazo máximo de un mes después de la finalización del proceso de consultas, se entenderá que es favorable a la propuesta de la Autoridad Portuaria.

d) Simultáneamente, Puertos del Estado recabará informe del Ministerio de Defensa, desde la perspectiva de su posible incidencia sobre los intereses de la defensa nacional, del Ministerio del Interior, en lo que se refiere a los aspectos de seguridad pública y de control de entradas y salidas de personas del territorio nacional, del Ministerio de Economía y Hacienda en lo que se refiere a los aspectos de vigilancia y control aduanero previsto en la normativa comunitaria y nacional sobre la materia en la entrada y salida de mercancías y personas con destino o procedencia el territorio aduanero comunitario nacional y, cuando proceda, del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio en aspectos relacionados con la construcción naval. Estos informes deberán emitirse en el plazo de dos meses desde la recepción de la propuesta, entendiéndose en sentido favorable si transcurriera dicho plazo sin que el informe se haya emitido de forma expresa.

e) Cuando la propuesta de delimitación incluya terrenos y bienes del Patrimonio del Estado destinados en ese momento a usos y finalidades distintos, Puertos del Estado la someterá a informe vinculante del Ministerio de Economía y Hacienda. Asimismo, cuando la propuesta de delimitación incluya terrenos y bienes afectos al Ministerio del Interior o al Ministerio de Defensa, se someterá a informe vinculante de dichos ministerios. Dicho trámite se efectuará, cuando proceda, simultáneamente con la petición de informe indicada en el apartado d), y se entenderá favorable si no se emite de forma expresa en el plazo de dos meses desde la recepción de la documentación ampliable a tres meses cuando así lo exijan las circunstancias del destino actual o previsible que han de ser ponderadas, previa comunicación expresa del Departamento que solicite la ampliación en la que se consignen dichas circunstancias, que deberán remitirse a Puertos del Estado con anterioridad a la finalización del plazo inicial.

f) Recibidos los informes o transcurrido el plazo para su emisión, Puertos del Estado emitirá informe que lo elevará, junto al expediente, al Ministerio de Fomento. En el caso de que el informe final de la Administración competente en materia de costas resulte desfavorable, Puertos del Estado hará constar expresamente en su informe esta circunstancia, debiendo motivar las razones por las que éstas deben ser tomadas en consideración, así como aquéllas que no puedan aceptarse.

g) Corresponde al Ministro de Fomento la aprobación de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios.

5. La aprobación de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios llevará implícita la declaración de utilidad pública a efectos expropiatorios de los bienes de propiedad privada y 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.

6. Aprobada la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, el texto íntegro del acuerdo adoptado en el acto de aprobación de la misma se publicará en el «Boletín Oficial del Estado».

Artículo 70. *Modificación de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios.*

1. Las modificaciones de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios que tengan carácter sustancial se someterán al mismo procedimiento de aprobación indicado en el artículo anterior.

La modificación de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios que no tenga carácter sustancial será aprobada por Puertos del Estado, a propuesta de la Autoridad Portuaria, previo informe de las Administraciones urbanísticas si afectara a sus competencias.

Antes de la remisión de la propuesta de la modificación no sustancial de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios a Puertos del Estado, la Autoridad Portuaria abrirá el trámite de información pública, en la forma establecida en el artículo anterior, si bien el plazo de información pública de la propuesta de modificación será de 15 días.

2. Se entiende por modificación no sustancial aquélla producida dentro de la zona de servicio del puerto, motivada por razones de explotación portuaria, que no suponga una alteración significativa de la delimitación interna de las zonas en que se divide el puerto a efectos de asignación de los usos a que se refiere el artículo 72 de esta ley. También, tendrán el carácter de modificación no sustancial la incorporación al espacio de tierra de las ampliaciones de infraestructuras e instalaciones portuarias que sean complementarias de las ya existentes, así como las consecuencias que tenga dicha incorporación en el espacio de agua y en las zonas en las que se divide, siempre que se sitúen dentro de la zona de servicio del puerto. De estas modificaciones se dará cuenta al Ministro de Fomento y se publicarán en el Boletín Oficial del Estado.

A estos efectos, tendrá la consideración de alteración significativa aquélla que suponga una alteración individual o acumulada superior al 15 por ciento de la superficie asignada a un determinado uso, salvo la que afecte a usos vinculados a la interacción puerto-ciudad, en cuyo caso tendrá el carácter de alteración significativa.

3. La aprobación o la modificación de un Plan Director de Infraestructuras podrá determinar la modificación sustancial de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios con el objeto de incorporar al mismo, en su caso, los terrenos o espacios de agua necesarios para su ejecución o desarrollo.

Artículo 71. *Efectos de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios sobre las concesiones y autorizaciones.*

1. No se podrán otorgar concesiones o autorizaciones en áreas asignadas a usos no compatibles con su objeto concesional, de acuerdo con lo establecido en la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios que se encuentre en vigor. Asimismo, las concesiones o autorizaciones otorgadas que resulten incompatibles con las determinaciones establecidas en una nueva Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios deberán adaptarse a la misma. A tal efecto, deberá procederse a la revisión de las condiciones que fuere preciso o, en su caso, al rescate de la concesión según lo establecido en los artículos 89 y 99 de esta ley.

2. Transitoriamente, y en tanto no se proceda a la revisión de las concesiones o autorizaciones, o, en su caso, al rescate de las mismas conforme a lo previsto en el apartado anterior, las concesiones y autorizaciones seguirán sujetas a las mismas condiciones en que se otorgaron, sin que pueda autorizarse prórroga del plazo de la concesión, modificación o

transferencia de la misma sin que se haya producido la revisión de las condiciones que resulten incompatibles con la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios.

CAPÍTULO III

Utilización del dominio público portuario estatal

Sección 1.ª Disposiciones generales

Artículo 72. *Usos y actividades permitidas en el dominio público portuario.*

1. En el dominio público portuario sólo podrán llevarse a cabo actividades, instalaciones y construcciones acordes con los usos portuarios y de señalización marítima, de conformidad con lo establecido en esta ley.

A tal efecto, tienen la consideración de usos portuarios los siguientes:

a) Usos comerciales, entre los que figuran los relacionados con el intercambio entre modos de transporte, los relativos al desarrollo de servicios portuarios y otras actividades portuarias comerciales.

b) Usos pesqueros.

c) Usos náutico-deportivos.

d) Usos complementarios o auxiliares de los anteriores, incluidos los relativos a actividades logísticas y de almacenaje y los que correspondan a empresas industriales o comerciales cuya localización en el puerto esté justificada por su relación con el tráfico portuario, por el volumen de los tráficos marítimos que generan o por los servicios que prestan a los usuarios del puerto.

En aquellos terrenos 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, y que, por causa de la evolución de las necesidades operativas de los tráficos portuarios hayan quedado en desuso o hayan perdido su funcionalidad o idoneidad técnica para la actividad portuaria, podrán admitirse en el dominio público portuario espacios destinados a usos vinculados a la interacción puerto-ciudad, tales como equipamientos culturales, recreativos, certámenes feriales, exposiciones y otras actividades comerciales no estrictamente portuarias, siempre que no se perjudique el desarrollo futuro del puerto y las operaciones de tráfico portuario y se ajusten a lo establecido en el planeamiento urbanístico. Las Autoridades Portuarias no podrán participar directa o indirectamente en la promoción, explotación o gestión de las instalaciones y actividades que se desarrollen en estos espacios, salvo las relativas a equipamientos culturales y exposiciones en el caso de que sean promovidas por alguna administración pública.

En ningún caso se podrá autorizar la realización de rellenos en el dominio público portuario que no tengan como destino un uso portuario.

Con el objeto de preservar el patrimonio arquitectónico que constituyen los faros, en los espacios del dominio público portuario afectados al servicio de señalización marítima se podrán autorizar usos y actividades distintos de los de señalización marítima, de acuerdo con lo previsto en los párrafos anteriores, siempre que los mismos no condicionen o limiten la prestación del servicio que en cada momento sea el apropiado, teniendo en cuenta las necesidades del tráfico y de la tecnología, sin que en ningún caso sean indemnizables las modificaciones que se impongan por dicho motivo. Excepcionalmente, por razones de interés general debidamente acreditadas y previo informe de Puertos del Estado y de la Administración competente en materia de costas, el Consejo de Ministros podrá levantar la prohibición de instalaciones hoteleras, así como albergues u hospedajes que pudieran favorecer el desarrollo de actividades culturales, o similares, de interés social, en espacios del dominio público portuario destinados al servicio de señalización marítima que se encuentren situados en la zona de 100 metros medidos desde el límite interior de la ribera del mar o de 20 metros si los suelos tienen la clasificación de suelo urbano, siempre que no se realicen nuevas edificaciones y no se condicione o limite la prestación del servicio.

En el caso de que las instalaciones de señalización marítima, en las que se pretendan los citados usos, se ubiquen fuera de la zona de 100 metros medidos desde el límite interior

de la ribera del mar, o de 20 metros, si los terrenos tienen la clasificación de suelo urbano, el Ministro de Fomento, previo informe de Puertos del Estado, podrá levantar la mencionada prohibición.

Las obras que supongan incremento de volumen sobre la edificación ya existente sólo podrán ubicarse fuera de la zona de 100 o 20 metros respectivamente a que se ha hecho referencia.

También excepcionalmente, por razones de interés general debidamente acreditadas y con el fin de su preservación, en otras infraestructuras en desuso distintas de los faros, situadas dentro del dominio público portuario sujetas a protección siempre que formen parte del patrimonio histórico, se podrá levantar la prohibición de instalaciones hoteleras, así como albergues u hospedajes, siempre que no condicionen o limiten la prestación de los servicios portuarios o el control aduanero. El levantamiento de la prohibición se llevará a cabo en los mismos términos y condiciones que las establecidas para los faros.

2. La ocupación de espacios de dominio público portuario destinados a usos portuarios por los órganos o entidades de cualquier Administración pública, para el cumplimiento de los fines de su competencia, sólo podrá autorizarse para usos o actividades que, por su relación directa con la actividad portuaria, deban desarrollarse necesariamente dentro de los mismos.

3. Están prohibidas aquellas ocupaciones y utilizaciones del dominio público portuario que se destinen a edificaciones para residencia o habitación, al tendido aéreo de líneas eléctricas de alta tensión y a la publicidad comercial a través de carteles o vallas, medios acústicos o audiovisuales situados en el exterior de las edificaciones. A estos efectos, no se considera publicidad los carteles informativos y rótulos indicadores de los propios establecimientos o empresas titulares de una autorización o concesión administrativa de la Autoridad Portuaria.

4. Excepcionalmente, por razones de interés general debidamente acreditadas y previo informe de Puertos del Estado, el Consejo de Ministros podrá levantar la prohibición de instalaciones hoteleras en espacios del dominio público portuario destinados a zonas de actividades logísticas y a usos vinculados a la interacción puerto-ciudad, debiendo tales usos hoteleros acomodarse al plan especial de ordenación de la zona de servicio del puerto o instrumento equivalente. Dichas instalaciones no podrán ubicarse en los primeros 20 metros medidos tierra adentro a partir del límite interior de la ribera del mar o del cantil del muelle.

El tendido aéreo de líneas eléctricas de alta tensión podrá ser autorizado por el Ministro de Fomento cuando se aprecien circunstancias excepcionales y de utilidad pública.

La Autoridad Portuaria podrá autorizar la publicidad para actividades deportivas, sociales y culturales que ocasionalmente se desarrollen en el dominio público portuario.

Artículo 73. *Régimen de utilización del dominio público portuario.*

1. La utilización del dominio público portuario se regirá por lo establecido en esta ley, en el Reglamento de Explotación y Policía y en las correspondientes Ordenanzas Portuarias, las cuales establecerán las zonas abiertas al uso general y, en su caso, gratuito. En lo no previsto en las anteriores disposiciones será de aplicación la legislación de costas.

2. Los usos y actividades que presenten circunstancias de exclusividad, intensidad, peligrosidad o rentabilidad exigirán el otorgamiento de la correspondiente autorización o concesión, con sujeción a lo previsto en esta ley y en los Pliegos de Condiciones Generales que se aprueben, que se publicarán en el Boletín Oficial del Estado.

El uso de la lámina de agua para actividades de acuicultura mediante la ocupación por artefactos flotantes tales como bateas, mejilloneras, viveros flotantes u otras instalaciones, precisará igualmente de autorización o concesión, según proceda, devengando las correspondientes tasas, de conformidad con lo previsto en esta ley.

3. Cuando algún órgano de la Administración General del Estado o cualquier organismo o entidad vinculada o dependiente de la misma requiera la utilización del dominio público portuario, solicitará de la Autoridad Portuaria correspondiente 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 que se establecerán las condiciones de la misma, incluyendo las tasas que, en su caso, procedan y los costes que debe asumir aquél.

Cuando la Autoridad Portuaria considere que la solicitud es incompatible con la normal explotación del puerto, la elevará a Puertos del Estado quien, una vez emitido el correspondiente informe, lo trasladará al Ministro de Fomento quien resolverá sobre el otorgamiento de la autorización, atendiendo al interés general.

Cuando sea precisa la utilización del dominio público portuario por las Administraciones de las Comunidades Autónomas, por las entidades que integran la Administración Local o por cualquier organismo o entidad dependiente de cualquiera de ellas, se procederá de acuerdo con lo establecido en el párrafo anterior, respecto de aquellas Comunidades Autónomas que prevean en su legislación un régimen similar de utilización de bienes demaniales de su titularidad por la Administración General del Estado o sus organismos públicos para su dedicación a un uso o servicio de su competencia. A falta de dicha previsión, deberán solicitar el otorgamiento de la correspondiente concesión o autorización, de acuerdo con lo establecido en esta ley.

Lo dispuesto en este apartado y en el siguiente se entenderá sin perjuicio de la aplicación de la normativa específica sobre recintos aduaneros.

4. Las autorizaciones y concesiones otorgadas según esta ley no eximen a sus titulares de obtener los permisos, licencias, autorizaciones y concesiones que sean exigidos por otras disposiciones legales. No obstante, cuando éstos se obtengan con anterioridad al título administrativo exigible conforme a esta ley, su eficacia quedará demorada hasta que se otorgue el mismo.

5. Los titulares de autorizaciones y concesiones deberán comprometerse al desarrollo de una actividad mínima o tráfico mínimo que garantice una explotación razonable del dominio público.

[. . .]

TÍTULO VI

Prestación de servicios

[. . .]

CAPÍTULO III

Servicios portuarios

[. . .]

Sección 2.ª Servicios técnico-náuticos

Artículo 126. *Definición y características del servicio de practicaje.*

1. Se entiende por practicaje el servicio de asesoramiento a capitanes de buques y artefactos flotantes, prestado a bordo de éstos, para facilitar su entrada y salida a puerto y las maniobras náuticas dentro de éste y de los límites geográficos de la zona de practicaje, en condiciones de seguridad y en los términos que se establecen en esta ley, en el Reglamento regulador de este servicio y en el Pliego de Prescripciones Particulares del mismo.

2. El servicio de practicaje será obligatorio en los puertos cuando así lo determine la Administración marítima.

No obstante, la Administración marítima podrá establecer exenciones a la obligatoriedad de la utilización del servicio de practicaje en cada puerto, con criterios basados en la experiencia local del capitán del buque, las características del buque, la naturaleza de la carga, las peculiaridades del puerto y otras circunstancias que reglamentariamente se prevean previo informe de la Autoridad Portuaria, oído el órgano que ejerza la representación de los prácticos a nivel nacional.

Con carácter general, salvo indicación expresa de la Capitanía Marítima por razones de seguridad en la navegación, estarán exentos del servicio de practicaje los buques y embarcaciones al servicio de la Autoridad Portuaria; los destinados a la realización de obras en el dominio público portuario; los destinados al avituallamiento y al aprovisionamiento de

buques; los destinados a la prestación de servicios portuarios, con base en el puerto y los que estén al servicio de otras Administraciones Públicas, que tengan su base en el puerto, así como aquellos buques de cualquier otro tipo, cuya tripulación incluya un capitán que haya ejercido, incluso interinamente, como práctico en el puerto de que se trate, o bien haya superado las pruebas de habilitación teóricas y prácticas en dicho puerto.

3. El número de prestadores 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 incluyendo su accesibilidad marítima y, por tanto, que los límites geográficos de prestación del servicio de practicaje correspondientes a cada una de dichas áreas sean totalmente independientes.

4. En materia de habilitación, selección, formación y régimen de trabajo corresponde:

a) A la Administración marítima:

1.º La realización de las pruebas necesarias para habilitar como práctico de puerto a los aspirantes que reúnan las condiciones y titulaciones profesionales requeridas legalmente, sin que exista limitación en el número de candidatos que puedan superar las pruebas.

2.º Determinar los tiempos máximos de trabajo efectivo de los prácticos y sus períodos mínimos de descanso, por razones de seguridad marítima.

b) A la Autoridad Portuaria:

1.º La determinación del número de prácticos necesarios para la prestación del servicio, previo informe de la Capitanía Marítima, y oído el Comité de servicios portuarios y el órgano que ejerza la representación de los prácticos a nivel nacional.

2.º La selección de los aspirantes para la realización de las prácticas la realizará la Autoridad Portuaria de acuerdo con criterios basados en los principios de igualdad, mérito y capacidad.

3.º La facilitación de la formación práctica en el puerto.

A este efecto, se incluirá en las prescripciones particulares del servicio de practicaje la obligación de la empresa prestadora de colaborar en la formación práctica de los candidatos que hayan superado las pruebas de conocimientos teóricos.

4.º La expedición de los nombramientos.

Artículo 127. *Definición y características del servicio de remolque portuario.*

1. Se entiende por servicio de remolque portuario aquél cuyo objeto es la operación náutica de ayuda a la maniobra de un buque, denominado remolcado, siguiendo las instrucciones de su capitán, mediante el auxilio de otro u otros buques, denominados remolcadores, que proporcionan su fuerza motriz o, en su caso, el acompañamiento o su puesta a disposición dentro de los límites de las aguas incluidas en la zona de servicio del puerto.

2. Las Prescripciones Particulares del servicio contendrán las características técnicas exigibles a los remolcadores y los medios que deban incorporar para colaborar con las Administraciones competentes en los servicios de extinción de incendios, salvamento marítimo y lucha contra la contaminación marina.

Artículo 128. *Definición y características del servicio de amarre y desamarre de buques.*

1. Se entiende por servicio de amarre el servicio cuyo objeto es recoger las amarras de un buque, portarlas y fijarlas a los elementos dispuestos en los muelles o atraques para este fin, siguiendo las instrucciones del capitán del buque, en el sector de amarre designado por la Autoridad Portuaria, y en el orden y con la disposición conveniente para facilitar las operaciones de atraque, desamarre y desatraque.

2. Se entiende por servicio de desamarre aquel cuyo objeto es el de largar las amarras de un buque de los elementos de fijación a los que está amarrado siguiendo la secuencia e instrucciones del capitán y sin afectar a las condiciones de amarre de los barcos contiguos.

3. Las prescripciones particulares del servicio contendrán los medios que este servicio debe disponer para colaborar con las Administraciones competentes en los servicios de extinción de incendios, salvamento marítimo y lucha contra la contaminación marina.

[. . .]

Sección 5.ª Servicio de recepción de desechos generados por buques

Artículo 132. *Régimen de prestación.*

1. Se incluyen en este servicio las actividades de recogida de desechos generados por buques, su traslado a una instalación de tratamiento autorizada por la Administración competente y, en su caso, el almacenamiento, clasificación y tratamiento previo de los mismos en la zona autorizada por las autoridades competentes.

2. A los efectos de esta ley, se entiende por desechos generados por buques, todos los producidos por el buque, incluyendo los desechos relacionados con la carga, y que están regulados por los anexos I, IV, V o VI 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) y por su Protocolo de 1997 que enmendaba el citado Convenio y añadía el anexo VI al mismo. Los desechos generados por buques se considerarán residuos en el sentido del párrafo a) del artículo 3 de la Ley 10/ 1998, de 21 de abril, de Residuos.

3. Se entiende como desechos relacionados con la carga los restos de embalajes, elementos de trincado o sujeción, y otros, que se encuentran a bordo en bodegas de carga o tanques, que permanecen una vez completados los procedimientos de descarga, según se definen en las Directrices para la aplicación del anexo V de MARPOL 73/78.

4. No se consideran desechos generados por buques los residuos de la carga, entendiendo como tales los restos de cualquier material de carga que se encuentren a bordo de bodegas de carga o tanques y que permanezcan una vez completados los procedimientos de descarga y las operaciones de limpieza, ni los derrames del material de carga. A los efectos de esta ley no estará incluida en el servicio portuario de recepción de desechos generados por los buques, la recogida de los residuos de carga y de las sustancias que agotan la capa de ozono y los equipos que las contienen, a los que se hace referencia en el artículo 63 de esta ley.

5. Únicamente podrán prestar este servicio las empresas que, habiendo obtenido la correspondiente licencia de la Autoridad Portuaria, hayan sido autorizadas por el órgano medioambiental competente para la realización de las actividades de gestión de los desechos a que se refiere este servicio y, asimismo, hayan acreditado documentalmente un compromiso de aceptación para su tratamiento o eliminación por parte del gestor destinatario.

6. En las prescripciones particulares del servicio se incluirán, entre otras, sin perjuicio de las que se establezcan en la licencia correspondiente, las características y condiciones técnicas que deben cumplir las operaciones e instalaciones de recepción de desechos, las cuales deberán ajustarse a las normas aprobadas por las Administraciones competentes, así como los medios que deba incorporar el prestador del servicio para colaborar con las Administraciones competentes en los servicios de lucha contra la contaminación marina.

7. El conjunto de los medios disponibles en cada puerto deberá ser el adecuado para atender las necesidades de los buques que utilicen normalmente el puerto, sin causarles demoras innecesarias.

8. Con la finalidad de reducir los vertidos al mar de los desechos generados por los buques, las Autoridades Portuarias cobrarán una tarifa fija a los buques que atraquen, en cada escala en el puerto, hagan o no uso del servicio de recepción de desechos previsto en este artículo. Dicha tarifa, que se determinará en función de las unidades de arqueo bruto (GT) del buque y, adicionalmente, en el caso de buques de pasaje, del número de personas a bordo, dará derecho a descargar por medios de recogida terrestre en la Zona I del puerto, sin coste adicional, durante los siete primeros días de la escala, todos los desechos de los anexos I y V del Convenio Marpol 73/78. Las Autoridades Portuarias no podrán incentivar directa o indirectamente la limitación de los volúmenes de desechos descargados.

Si la recogida se realiza por medios marinos o tiene lugar en la Zona II del puerto, la tarifa fija será un 25 por ciento superior que la establecida para la recogida en Zona I.

Por las descargas correspondientes a los desechos de los anexos IV y VI, así como por las realizadas después del séptimo día de escala, los buques abonarán directamente al prestador del servicio la tarifa que corresponda por los volúmenes recogidos.

Los prestadores del servicio podrán convenir con sus usuarios, a su cargo, descuentos comerciales sobre la tarifa, en función, entre otros de los tipos y volúmenes anuales de los desechos entregados.

La tarifa fija a aplicar a un buque en cada escala de un puerto será la resultante del producto de la cuantía básica (R1) por los siguientes coeficientes, en función de las unidades de arqueo bruto del buque (GT):

a) Buques entre 0 y 2.500 GT: 1,50.
b) Buques entre 2.501 y 25.000 GT: 6 x 0,0001 x GT.
c) Buques entre 25.001 y 100.000 GT: (1,2 x 0,0001 x GT) + 12
d) Buques de más de 100.000 GT: 24,00.

En el caso de los buques de pasaje, tales como ferris, ropax y cruceros, a la anterior tarifa se adicionará la resultante del producto de la cuantía básica (R2) por el número de personas a bordo del buque que figura en la Declaración Única de Escala, a cuyo efecto computarán tanto los pasajeros como la tripulación.

El valor de la cuantía básica (R1) se establece en 80 euros, salvo para los buques de pasaje que será de 75 euros, y el de la cuantía básica (R2) en 0,25 euros, para todas las Autoridades Portuarias. Dichos valores podrán ser revisados en la Ley de Presupuestos Generales del Estado o en otra que, en su caso, se apruebe a estos efectos, en función de la evolución de los costes del servicio en el sistema portuario.

Los volúmenes de los desechos correspondientes a los anexos I y V de MARPOL 73/78 efectivamente descargados serán abonados por la Autoridad Portuaria a las empresas prestadoras de acuerdo con las tarifas que se establezcan en las Prescripciones Particulares del Servicio. En el caso de que la cantidad recaudada por la tarifa fija fuera superior a lo abonado, la Autoridad Portuaria podrá distribuir un porcentaje de la cantidad remanente entre los titulares de licencias del servicio para contribuir a la viabilidad del servicio en caso de demanda insuficiente. Los criterios de distribución se incluirán en las prescripciones particulares del servicio que deberán ser objetivos, transparentes, proporcionales, equitativos y no discriminatorios.

Las Autoridades Portuarias podrán proponer en el marco del Plan de Empresa un coeficiente corrector común a las cuantías básicas R1 y R2, que no podrá ser inferior a 1,00 ni superior a 1,30, cuando la cantidad recaudada por la Autoridad Portuaria por estos conceptos en el ejercicio anterior hubiese sido inferior a la cantidad abonada a las empresas prestadoras del servicio en dicho ejercicio. El coeficiente corrector propuesto tendrá como objeto alcanzar el equilibrio entre los ingresos y gastos de la Autoridad Portuaria asociados a la prestación del servicio, tomando en consideración la evolución de los tráficos prevista para el año en el que se aplique.

En el supuesto de que la Autoridad Portuaria no proponga un coeficiente corrector se entenderá que opta por el mantenimiento del aprobado para el ejercicio anterior o, si no se hubiera aprobado ninguno, que el valor del mismo será igual a la unidad. El coeficiente corrector definitivo para cada Autoridad Portuaria se establecerá con carácter anual en la Ley de Presupuestos Generales del Estado o, en la que, en su caso, se apruebe a estos efectos.

9. El pago de la tarifa fija de recepción de desechos generados por buques es obligatoria para todos los buques en cada escala que realicen en el puerto, con un máximo de una vez cada siete días, con la salvedad de las bonificaciones y exenciones recogidas en los apartados 10 y 11 de este artículo. Esta tarifa será exigible a los sujetos pasivos de la tasa del buque en las condiciones establecidas para dicha tasa.

10. Se aplicarán las siguientes bonificaciones a la tarifa fija de recepción de desechos generados por buques:

a) Cuando el buque disponga de un certificado de la Administración Marítima en el que se haga constar que, por la gestión medioambiental del buque, por su diseño, equipos

disponibles o condiciones de explotación, se generan cantidades reducidas de los desechos correspondientes: 20 por ciento. En el caso de los buques de pasaje, el certificado distinguirá entre los desechos del anexo I y del anexo V, aplicándose la bonificación a la parte de la tarifa fija asociada a la cuantía básica R1 (anexo I) y/o R2 (anexo V) respectivamente en función de los certificados obtenidos.

b) Cuando el buque que en una escala no efectúe descarga de desechos del anexo I acredite ante la Autoridad Portuaria, mediante un certificado expedido por la Administración Marítima, la entrega de los desechos de dicho anexo, así como el pago de las tarifas correspondientes, en el último puerto donde haya efectuado escala, siempre que se garantice la recogida de todos los desechos de este tipo en dicho puerto, que no se haya superado la capacidad de almacenamiento del mismo desde la escala anterior y que tampoco se vaya a superar hasta la próxima escala: 50 por ciento. En el caso de los buques de pasaje, esta bonificación se aplicará únicamente a la parte de la tarifa fija asociada a la cuantía básica R1.

c) Los buques que operen en tráfico regular con escalas frecuentes y regulares, particularmente los dedicados a líneas de transporte marítimo de corta distancia, cuando ante la Autoridad Portuaria se acredite, mediante certificado expedido por la Administración Marítima, la existencia de un plan que asegure la entrega de desechos generados por los buques de los anexos I y V, así como el pago de las tarifas correspondientes en alguno de los puertos situados en la ruta del buque, y que garantice la recogida de todos sus desechos cuando el buque haga escala en dicho puerto de forma que en ninguno de sus viajes se supere la capacidad de almacenamiento de cada tipo de desechos: 100 x [1-(0,30/(n-1))] por ciento, siendo n el número medio de puertos diferentes en los que la línea marítima hace escala por cada periodo de siete días y siempre que n sea igual o mayor que 2. En todo caso, los buques mencionados pagarán la tarifa que les corresponda, en cada puerto que escalen, como máximo una vez cada 7 días, correspondiendo el importe total de la tarifa fija si se ha hecho descarga en ese periodo. En el caso de los buques de pasaje, el certificado distinguirá la existencia de un plan correspondiente a los desechos del anexo I y del anexo V, aplicándose la bonificación a la parte de la tarifa fija asociada a la cuantía básica R1 (anexo I) y/o R2 (anexo V), respectivamente, en los puertos en los que no se produzca la descarga del desecho correspondiente.

En el supuesto c), cuando el buque posea un plan que únicamente asegure la entrega de desechos sólidos del anexo V del Convenio MARPOL 73/78, la bonificación será la tercera parte de la que le corresponde de acuerdo con lo dispuesto en dicho supuesto. Si el buque es de pasaje, la bonificación se aplicará sobre la tercera parte de la tarifa fija que corresponde a la cuantía básica R1 y sobre el cien por cien de la tarifa fija que corresponde a la cuantía básica R2.

En caso de que el buque posea un plan que solo asegure la entrega de desechos líquidos del anexo I, la bonificación será de las dos terceras partes. Si el buque es de pasaje, la bonificación se aplicará sobre las dos terceras partes de la tarifa fija que corresponde a la cuantía básica R1, sin que se aplique bonificación sobre la parte de la tarifa fija que corresponde a la cuantía básica R2.

11. Estarán exentos del pago de la tarifa fija de recepción de desechos generados por buques, sin perjuicio de que satisfagan directamente al prestador del servicio las cantidades correspondientes a los volúmenes de desechos que realmente entreguen:

a) Los buques de guerra, unidades navales auxiliares y otros buques que, siendo propiedad de un Estado de la Unión Europea o estando a su servicio, sólo presten servicios gubernamentales de carácter no comercial.

b) Los buques y embarcaciones al servicio de la Autoridad Portuaria o asociadas a la realización de obras en la zona del servicio del puerto, las embarcaciones al servicio de las Administraciones públicas que tengan base en el puerto, así como las que formen parte de un servicio portuario, las dedicadas al tráfico interior y los destinados al avituallamiento y al aprovisionamiento de buques, siempre que se acredite ante la Autoridad Portuaria, mediante certificado expedido por la Administración marítima, la existencia de un plan que asegure la entrega periódica de desechos y residuos generados por el buque, aceptado por uno de los prestadores del servicio, debiéndose justificar trimestralmente las entregas realizadas.

c) Los buques o embarcaciones de pesca fresca. En este supuesto, la Autoridad Portuaria deberá subscribir un convenio con las cofradías de pescadores con el fin de establecer un plan que asegure la entrega periódica de desechos y residuos generados por el buque o embarcación, aceptado por uno de los prestadores del servicio, debiéndose justificar trimestralmente las entregas realizadas.

d) Las embarcaciones deportivas o de recreo autorizadas para un máximo de 12 pasajeros. En este supuesto, la Autoridad Portuaria deberá subscribir un convenio con los operadores de las dársenas o las instalaciones náutico-deportivas con el fin de establecer un plan que asegure la entrega periódica de desechos y residuos generados por el buque o embarcación, aceptado por uno de los prestadores del servicio, debiéndose justificar trimestralmente las entregas realizadas.

e) Los buques que fondeen en zonas geográficas que no hayan necesitado la realización de obras de mejora y la instalación de equipos para posibilitar el fondeo.

f) Buques inactivos y buques a flote en construcción, gran reparación, transformación o desguace.

12. En los casos contemplados en los apartados anteriores, no se tendrán en consideración los planes en los que intervengan instalaciones portuarias receptoras situadas en puertos extracomunitarios y que no figuren en los listados actualizados de Instalaciones de Recepción de la Organización Marítima Internacional (OMI), ni tampoco las descargas efectuadas en dichas instalaciones.

13. Las cantidades recaudadas con la tarifa fija contribuirán a la financiación de los costes de prestación del servicio y a promover las mejores prácticas ambientales desincentivando el vertido de desechos al mar. A estos efectos, y a partir de un volumen mínimo de desechos descargados, la Autoridad Portuaria podrá establecer bonificaciones a la tarifa fija por cada metro cúbico de desecho que se acredite haber descargado, previo informe vinculante de Puertos del Estado y siempre que dichas bonificaciones se incorporen a la estructura de costes de cada Autoridad Portuaria, en un marco de competencia leal entre puertos.

[. . .]

TÍTULO VII

Régimen económico

[. . .]

CAPÍTULO II

Régimen económico de la utilización del dominio público y de la prestación de los servicios portuarios

Sección 1.ª Tasas portuarias; disposiciones generales

Artículo 161. *Tasas portuarias.*

1. Las tasas portuarias son las exigidas por la utilización privativa o aprovechamiento especial del dominio público portuario y por la prestación del servicio de señalización marítima.

2. Las tasas portuarias a las que se refiere el apartado anterior son las siguientes:

a) Tasa de ocupación, por la ocupación privativa del dominio público portuario.

b) Tasa de actividad, por el ejercicio de actividades comerciales, industriales y de servicios en el dominio público portuario.

c) Tasas de utilización, por la utilización especial de las instalaciones portuarias.

d) Tasa de ayudas a la navegación, por el servicio de señalización marítima.

Artículo 162. *Régimen jurídico.*

Las tasas portuarias se regirán por lo dispuesto en esta ley y, en lo no previsto en la misma, por la Ley 8/1989, de 13 de abril, de Tasas y Precios Públicos, la Ley 58/2003, de 17 de diciembre, General Tributaria y las normas reglamentarias dictadas en desarrollo de las mismas.

Artículo 163. *Rendimiento de las tasas.*

Los ingresos por las tasas portuarias de cada Autoridad Portuaria, junto con los demás recursos económicos, responderán al principio de equivalencia con los costes de puesta a disposición de suelo e infraestructuras y con los costes de los servicios prestados directamente por la Autoridad Portuaria o por la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima. En el caso de la Autoridad Portuaria deberán cubrir los gastos necesarios para el cumplimiento de sus funciones, las cargas fiscales, la depreciación de sus bienes e instalaciones, sus obligaciones financieras y un rendimiento razonable sobre el activo no corriente neto medio del ejercicio, excluyendo el inmovilizado en curso, los activos por impuestos diferidos y los deudores comerciales no corrientes, que permita hacer frente a la financiación de las nuevas inversiones.

En el caso de SASEMAR, deberán cubrir los gastos necesarios para el cumplimiento de las funciones a las que se refiere el apartado 1 del artículo 137 de esta Ley

Dichos rendimientos podrán ser establecidos anualmente o bien como objetivo de rendimiento en periodos plurianuales.

El Ministerio de Fomento establecerá por Orden Ministerial los criterios por los cuales se considerará que los rendimientos son razonables.

Estos criterios velarán por el cumplimiento del principio de autofinanciación, evitando simultáneamente la competencia desleal entre puertos y prácticas abusivas o discriminatorias.

Artículo 164. *Importe de las tasas.*

El importe de las tasas se fijará:

a) Tasa de ocupación: tomando como referencia el valor de mercado correspondiente al bien de dominio público portuario ocupado.

b) Tasa de actividad: tomando como referencia la utilidad derivada del aprovechamiento del dominio público para el usuario.

c) Tasas de utilización: tomando en consideración la utilidad derivada de la utilización de las infraestructuras portuarias y además tendrá en cuenta los costes directos e indirectos asociados a la dotación y mantenimiento de las infraestructuras portuarias, incluyendo los de estructura que se le imputen, los financieros, los de amortización del inmovilizado y los necesarios para garantizar el adecuado desarrollo de la infraestructura y de los servicios inherentes a la misma en función de las necesidades y requerimientos de la demanda.

d) Tasa de ayudas a la navegación: para todo el sistema portuario de titularidad estatal y tomando en consideración los costes directos e indirectos asociados a la dotación y adecuado mantenimiento del conjunto de instalaciones de ayuda a la navegación marítima en el litoral marítimo español, excluidas las que sirven de aproximación y acceso a los puertos y su balizamiento.

Artículo 165. *Bonificaciones.*

Se admite la posibilidad de bonificaciones en las tasas portuarias en los supuestos y con los límites establecidos en esta ley, con el objeto de promover la competitividad y sostenibilidad económica y ambiental de la actividad portuaria y del sistema de transporte. La aplicación a una tasa de más de una bonificación de las previstas en esta ley se realizará de forma sucesiva y multiplicativa. A estos efectos, la cuota íntegra se multiplicará, sucesivamente, por los coeficientes reductores correspondientes, entendiéndose por coeficiente reductor la unidad menos el valor de la bonificación en tanto por uno.

Artículo 166. *Coeficientes correctores.*

1. Con el objeto de que se pueda tomar en consideración la estructura de costes de cada Autoridad Portuaria y garantizar el principio de autosuficiencia económico-financiera, en un marco de competencia leal entre puertos, cada Autoridad Portuaria podrá proponer en el marco del Plan de Empresa anual tres coeficientes correctores que se aplicarán respectivamente a las cuantías básicas de las tasas del buque (T-1), del pasaje (T-2) y de la mercancía (T-3), con los siguientes límites:

a) Los coeficientes correctores propuestos no podrán ser superiores a 1,30.

b) En el caso de que alguno de los coeficientes correctores propuestos sea menor que la unidad, la rentabilidad media de los tres ejercicios inmediatamente anteriores al año en el que se acuerde el Plan de Empresa, si se hubieran aplicado los nuevos coeficientes correctores propuestos, debe ser positiva.

c) En el caso de que alguno de los coeficientes correctores propuestos sea mayor que la unidad, la rentabilidad media de los tres ejercicios inmediatamente anteriores al año en el que se acuerde el Plan de Empresa, si se hubieran aplicado los nuevos coeficientes correctores propuestos, no debe ser superior al objetivo de rentabilidad anual establecido para el conjunto del sistema portuario.

d) En el caso de que alguno de los coeficientes correctores propuestos sea menor que 0,70, la rentabilidad media de los tres ejercicios anteriores al año en el que se acuerde el Plan de Empresa, si se hubieran aplicado los nuevos coeficientes correctores propuestos, no debe ser inferior al objetivo de rentabilidad anual establecido para el conjunto del sistema portuario.

e) La diferencia entre los coeficientes correctores propuestos no podrá ser mayor que 0,30.

A estos efectos se entenderá por rentabilidad media de los tres ejercicios el cociente de dividir la media de los resultados del ejercicio de los tres años correspondientes, calculados de acuerdo con lo dispuesto en la letra a) del artículo 157 de esta Ley, por la media de los activos no corrientes netos medios de dichos ejercicios, calculados de acuerdo con lo dispuesto en la letra b) del artículo 157 de esta Ley.

En el caso de que para el ejercicio de aplicación de los coeficientes correctores la Ley de Presupuestos Generales del Estado u otra que, en su caso, se apruebe a estos efectos introduzca revisiones en las cuantías básicas de las tasas de utilización, de acuerdo con lo previsto en los artículos 202, 210, 217, 229 y 235 de esta Ley, o modificaciones de los tipos de gravamen de la tasa de ocupación establecidos en el artículo 176, a los efectos del cálculo de la rentabilidad de los tres ejercicios inmediatamente anteriores, se deberá tener en cuenta el impacto que sobre los ingresos de dichos períodos hubieran tenido las revisiones y modificaciones citadas.

No obstante los límites anteriores, las Autoridades Portuarias que hayan suscrito un Convenio de Normalización Financiera, en los términos previstos en el artículo 160.3 de esta Ley, deberán aplicar en todo caso coeficientes correctores superiores a la unidad e inferiores a 1,30. Estos coeficientes correctores serán acordados por la Autoridad Portuaria con Puertos del Estado en el marco del correspondiente Plan de Empresa.

2. El Ministro de Fomento desarrollará, mediante orden, criterios generales que deben regir las propuestas de estos coeficientes correctores, en aplicación de la política económica general que dicte el Gobierno, teniendo en cuenta los siguientes principios:

a) Máxima contribución posible de cada puerto a la competitividad de su área de influencia económica, limitando subidas de cuantías que puedan tener un efecto inflacionario o un perjuicio grave sobre determinados tráficos, particularmente aquellos altamente dependientes del puerto.

b) Autosuficiencia económica de cada Autoridad Portuaria, teniendo en cuenta tanto su evolución pasada como sus previsiones económico-financieras a medio y largo plazo, a través del establecimiento de límites inferiores sobre las cuantías.

c) Garantía de la leal competencia interportuaria, sobre la base de la eficiencia y calidad de los servicios prestados al menor coste posible, de forma que las cuantías de las tasas

incorporen la estructura de costes de cada Autoridad Portuaria, evitando situaciones de competencia desleal.

3. Cada Autoridad Portuaria realizará, en su caso, la propuesta de coeficientes correctores tomando en consideración las previsiones de evolución de sus tráficos, el nivel de endeudamiento, sus necesidades de inversión y sus objetivos de gestión, así como la rentabilidad anual objetivo y el rendimiento razonable sobre el activo no corriente neto medio exigible para los ejercicios correspondientes. En el caso de que no se proponga ninguno se entenderá que se mantienen los del ejercicio anterior siempre y cuando se compruebe el cumplimiento de los límites anteriores, o tendrán un valor igual a la unidad en caso de que no se hayan aprobado anteriormente. Los coeficientes correctores definitivos para cada Autoridad Portuaria se establecerán con carácter anual en la Ley de Presupuestos Generales del Estado o en la que, en su caso, se apruebe a estos efectos.

Artículo 167. *Repercusión en régimen de estimación simplificada.*

En los casos en que esta ley establezca que la cuantía de la tasa se determine en régimen de estimación simplificada, su repercusión, cuando proceda, deberá llevarse a cabo por los sujetos pasivos por el importe que corresponda a la misma en dicho régimen.

Artículo 168. *Publicación.*

Las cuotas íntegras de las tasas de utilización, las bases imponibles y gravámenes de la tasa de ocupación y las bonificaciones aplicables a las tasas portuarias, así como los coeficientes correctores, deberán encontrarse publicadas en el portal de internet propio de cada Autoridad Portuaria. Puertos del Estado deberá consolidar dicha información en su propio portal.

Artículo 169. *Exenciones del pago de la tasa de ocupación.*

Estarán exentos del pago de la tasa de ocupación:

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 control oficial de mercancías, vigilancia, investigación y desarrollo tecnológico, inspección y protección del medio ambiente marino y costero, de protección de los 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 aquéllas relacionadas con la defensa nacional.

b) La Cruz Roja Española del Mar respecto a las actividades propias que tiene encomendadas esta institución, y otras entidades de carácter humanitario, sin fines lucrativos y legalmente constituidas, cuya actividad esté exclusivamente vinculada con la atención a tripulantes y pasajeros o con la atención sanitaria gratuita, que por necesidades de funcionamiento deban situarse en el dominio público portuario, previa solicitud de la exención a la Autoridad Portuaria.

Artículo 170. *Exenciones del pago de la tasa de actividad.*

Estarán exentos del pago de la tasa de actividad:

a) Los órganos y entidades de las Administraciones públicas, respecto de las actividades a que se refiere el párrafo a) del artículo anterior.

b) La Cruz Roja del Mar y otras entidades de carácter humanitario, sin fines lucrativos y legalmente constituidas, respecto de las actividades a que se refiere la letra b) del artículo anterior, previa solicitud de la exención a la Autoridad Portuaria.

c) Los consignatarios de buques y de mercancías, debidamente autorizados, con respecto a la actividad de consignación de buques y de mercancías, siempre y cuando éstas no impliquen la ocupación de dominio público.

d) Los provisionistas, debidamente autorizados, con respecto a la actividad de aprovisionamiento, siempre y cuando ésta no implique la ocupación de dominio público.

e) Los titulares de servicios comerciales y actividades que, no estando vinculados a la ocupación privativa del dominio público, estén directamente relacionados con la entrada o salida de la zona de servicio del puerto de mercancías o pasajeros.

f) Las corporaciones de derecho público y entidades sin fines lucrativos para aquéllas actividades que se encuentren directamente vinculadas con la actividad portuaria y que sean de interés educativo, investigador, cultural, social o deportivo, previa solicitud de la exención a la Autoridad Portuaria.

Artículo 171. *Exenciones del pago de las tasas de utilización y ayudas a la navegación.*

Estarán exentos del pago de las correspondientes tasas de utilización y de ayudas a la navegación:

a) Los buques de Estado, los buques y aeronaves afectados al servicio de la defensa nacional y, a condición de reciprocidad, los de los ejércitos de países integrados con España en asociaciones o alianzas militares de carácter internacional, así como sus tropas y efectos militares, y los de otros países que no realicen operaciones comerciales y cuya visita tenga carácter oficial o de arribada forzosa, certificada por la autoridad competente.

b) Las embarcaciones, aeronaves y material propiedad de las Autoridades Portuarias y los de las Administraciones públicas, o contratados por las mismas, dedicados al servicio del puerto y a las actividades de seguridad pública, vigilancia, inspección, investigación y protección del medio ambiente marino y costero, protección de los recursos pesqueros, represión del contrabando, lucha contra el tráfico ilícito de drogas, salvamento, lucha contra la contaminación marina, enseñanzas marítimas y, en general, a misiones oficiales de su competencia. Asimismo, a condición de reciprocidad, las embarcaciones y material de las Administraciones de otros Estados dedicados a las mismas actividades.

c) Las embarcaciones y material tanto de la Cruz Roja Española del Mar dedicados a las labores que tiene encomendadas esta institución, como de aquellas entidades sin fines lucrativos y legalmente constituidas que se dediquen exclusivamente a fines humanitarios, así como las mercancías de carácter humanitario enviadas a zonas o regiones en crisis o de emergencia, realizadas por éstas, previa solicitud de la exención a la Autoridad Portuaria.

d) Embarcaciones y buques a flote en construcción, reparación, transformación, o desguace, cuando se realicen en instalaciones dedicadas fundamentalmente a dichas actividades y se hallen otorgadas en concesión o autorización que incluyan la lámina de agua en la que se realicen las referidas operaciones.

e) Las embarcaciones a vela con eslora no superior a 12 metros, únicamente respecto a la tasa de ayudas a la navegación.

A los efectos de esta ley se considerarán entidades sin fines lucrativos las enumeradas en el artículo 2 de la Ley 49/2002, de 23 de diciembre, de régimen fiscal de las entidades sin fines lucrativos y de los incentivos fiscales al mecenazgo.

Artículo 172. *Gestión, revisión y garantías de cobro de las tasas.*

1. La gestión y recaudación de las tasas se efectuará por las Autoridades Portuarias, pudiendo utilizar para la efectividad del cobro de las mismas las garantías constituidas al efecto y, en su caso, la vía de apremio. La gestión recaudatoria en período ejecutivo se podrá realizar, previa celebración del oportuno convenio, por los órganos de recaudación de la Agencia Estatal de Administración Tributaria, o por los que correspondan de otras Administraciones territoriales.

Los sujetos pasivos estarán obligados a practicar las operaciones de calificación y cuantificación necesarias para determinar e ingresar el importe de la deuda tributaria.

Las tasas serán objeto de autoliquidación por sus respectivos sujetos pasivos. Las Autoridades Portuarias practicarán las correspondientes liquidaciones hasta que por orden del Ministerio de Fomento se determinen los criterios, forma y plazos necesarios para que se efectúe la autoliquidación.

2. En los procedimientos de aplicación de los tributos se aplicarán los principios y procedimientos de la Ley 58/2003, de 17 de diciembre, General Tributaria y disposiciones de desarrollo en cuanto no se opongan a lo previsto en esta ley.

3. El impago de cualquiera de las tasas portuarias podrá motivar, previo apercibimiento al interesado y en tanto no regularice su deuda tributaria, la prohibición o pérdida del derecho a la utilización o aprovechamiento especial de las instalaciones portuarias, previa comunicación al Capitán Marítimo si afectase a la navegación, la suspensión de la actividad y, en su caso, la extinción del título administrativo correspondiente, de acuerdo con lo previsto en esta ley.

A estos efectos, se entenderá que se ha producido impago de las tasas cuando no se efectúe el ingreso de la deuda tributaria en período voluntario.

Sección 2.ª Tasa de ocupación

Artículo 173. *Hecho imponible.*

El hecho imponible de esta tasa consiste en la ocupación 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 174. *Sujetos pasivos.*

Son sujetos pasivos contribuyentes de la tasa, según proceda, el concesionario o el titular de la autorización.

Artículo 175. *Base imponible.*

La base imponible de la tasa es el valor del bien de dominio público ocupado, que se determinará de la forma siguiente:

a) Ocupación de terrenos. Será el valor de los terrenos, que se determinará sobre la base de criterios de mercado. A tal efecto, la zona de servicio se dividirá en áreas funcionales, asignando a los terrenos incluidos en cada una de ellas 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 logístico, comercial o industrial, tomando en consideración el aprovechamiento que les corresponda. Además, en el caso de áreas destinadas a la manipulación de mercancías, podrá tomar también en consideración el valor de superficies portuarias que pudieran ser alternativas para los tráficos de dicho puerto.

En la valoración de los terrenos de cada área portuaria deberá además tenerse en cuenta el grado de urbanización general de la zona, las características de ordenación establecidas en el plan especial del puerto, su centralidad en la zona de servicio, y su proximidad, accesibilidad y la conexión con los diferentes modos e infraestructuras de transporte, en particular, a las instalaciones de atraque y áreas de agua abrigada.

b) Ocupación de las aguas del puerto. Será el valor de los espacios de agua incluidos en cada una de las áreas funcionales en que se divida la zona de servicio del puerto, que se determinará por referencia al valor de los terrenos de las áreas de la zona de servicio con similar finalidad o uso o, en su caso, al de los terrenos más próximos. En la valoración deberá tenerse en cuenta las condiciones de abrigo, profundidad y localización de las aguas, sin que pueda exceder del valor de los terrenos de referencia.

No obstante, cuando el espacio de agua se otorgue en concesión para su relleno, el valor del mismo será el asignado a los terrenos de similar utilidad que se encuentren más próximos.

c) Ocupación de obras e instalaciones. El valor del bien de dominio público ocupado estará integrado por los siguientes conceptos:

1.º El valor de los terrenos y de las aguas ocupados.

2.º El valor de las infraestructuras, superestructuras e instalaciones, en el momento de otorgamiento de las mismas, calculado sobre la base de criterios de mercado, y el valor de su depreciación anual. Estos valores, que serán aprobados por la Autoridad Portuaria, permanecerán constantes durante el período concesional, y no será de aplicación la actualización anual prevista en el artículo 178.

El cálculo del valor de las obras e instalaciones y del valor de su depreciación se realizará por las Autoridades Portuarias conforme a los siguientes criterios:

2.º 1 Si se trata de un bien construido a cargo de la Autoridad 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.º 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, salvo cuando se trate de bienes cuyo valor no supere los tres millones de euros, en cuyo caso la tasación podrá realizarse por los servicios técnicos de la Autoridad Portuaria. En ambos casos, el valor del bien se determinará en el momento del otorgamiento, permanecerá constante, y se tomará en consideración, entre otros factores, el uso a que se destine, su estado de conservación y su posible obsolescencia. A los efectos de otorgamiento de nuevas concesiones o autorizaciones, estas valoraciones tendrán una vigencia de cinco años, salvo cuando los bienes hayan sufrido a juicio de la Autoridad Portuaria, desde la última valoración, una alteración significativa en su valor de mercado.

2.º 3 La depreciación anual será el resultado de dividir el valor del bien por su vida útil. En el caso del ordinal 2.º 1 la vida útil se determinará aplicando las tablas de vidas útiles vigentes para los activos integrantes del inmovilizado material de los organismos públicos portuarios. En el caso del ordinal 2.º 2 la vida útil será la que se establezca en la tasación.

2.º 4 En caso de prórroga de la concesión o autorización, se procederá a una nueva tasación de las obras e instalaciones cuando éstas reviertan a la Autoridad Portuaria.

d) Cuando la ocupación del dominio público portuario incluya un uso consuntivo del mismo, el valor de este uso será el de los materiales consumidos a precio de mercado.

Artículo 176. *Tipo de gravamen.*

1. El tipo de gravamen anual aplicable a la base imponible será el siguiente:

a) De acuerdo con lo dispuesto en el título de otorgamiento, en el supuesto de ocupación de terrenos y de aguas del puerto para:

1.º Actividades portuarias relacionadas con el intercambio entre modos de transporte, las relativas al desarrollo de servicios portuarios, así como otras actividades portuarias comerciales, pesqueras y náutico-deportivas: el 5,5 por ciento.

2.º Actividades auxiliares o complementarias de las actividades portuarias, incluidas las logísticas, de almacenaje y las que correspondan a empresas industriales o comerciales: el 6,5 por ciento.

3.º Actividades relativas a usos vinculados a la interacción puerto-ciudad: 7,5 por ciento.

b) En el caso de ocupación del vuelo o subsuelo de terrenos o espacios sumergidos: el 2,75 por ciento del valor de la base imponible que corresponda a los respectivos terrenos o aguas, salvo que su uso impida la utilización de la superficie, en cuyo caso el tipo de gravamen será el que corresponda de acuerdo con lo previsto en la letra a) anterior.

c) De acuerdo con lo dispuesto en el título de otorgamiento, en el supuesto de ocupación de obras e instalaciones para:

1.º Actividades portuarias relacionadas con el intercambio entre modos de transporte, las relativas al desarrollo de servicios portuarios y a otras actividades portuarias comerciales, pesqueras y náutico-deportivas: el 5,5 por ciento del valor de los terrenos y del espacio de agua, el 3,5 por ciento del valor de las obras e instalaciones y el 100 por ciento del valor de la depreciación anual asignada. En el caso de lonjas pesqueras, y otras obras o instalaciones asociadas con la actividad pesquera, el tipo de gravamen aplicable al valor de la obra o instalación será del 0,5 por ciento.

2.º Actividades auxiliares o complementarias de las actividades portuarias, incluidas las logísticas, de almacenaje y las que correspondan a empresas industriales o comerciales: el 6,5 por ciento del valor de los terrenos, del espacio de agua y de las obras e instalaciones y el 100 por ciento del valor de la depreciación anual asignada.

3.º Actividades relativas a usos vinculados a la interacción puerto-ciudad: el 7,5 por ciento del valor de los terrenos, del espacio de agua y de las obras e instalaciones y el 100 por ciento del valor de la depreciación anual asignada.

d) En el supuesto de uso consuntivo: el 100 por ciento del valor de los materiales consumidos.

2. Los gravámenes a aplicar a los terrenos e instalaciones cuyo objeto concesional sea la construcción, reparación o desguace de buque o embarcaciones serán 1,5 puntos porcentuales menores que los correspondientes a actividades portuarias..

Artículo 177. *Valor de los terrenos y las aguas del puerto.*

1. Para la determinación del valor de los terrenos y de las aguas del puerto, el Ministro de Fomento aprobará, a propuesta de cada Autoridad Portuaria, la correspondiente valoración de la zona de servicio del puerto y de los terrenos afectados a ayudas a la navegación, cuya gestión se atribuye a cada Autoridad Portuaria, previo informe del Ministerio de Economía y Hacienda y de Puertos del Estado. La propuesta de la Autoridad Portuaria deberá estar justificada e incluir una memoria económico-financiera.

Previamente a la solicitud de estos informes y a la remisión del expediente al Ministerio de Fomento a través de Puertos del Estado, la Autoridad Portuaria someterá a información pública su propuesta durante un plazo no inferior a 20 días.

La orden de aprobación de la correspondiente valoración será publicada en el «Boletín Oficial del Estado». Los valores contenidos en la Orden no serán susceptibles de recurso autónomo, sin perjuicio de los que procedan contra la notificación individual conjunta de dicho valor y de la nueva cuantía de la tasa a los concesionarios y titulares de autorizaciones.

2. A través de la Ley de Presupuestos Generales del Estado u otra que, en su caso, se apruebe a estos efectos, se podrá proceder a la variación de los valores aprobados cuando se justifique por variaciones en los costes o en las condiciones de demanda. Dichos elementos deberán ser evaluados con arreglo a la eficiencia económica y la buena gestión empresarial, no considerándose en ningún caso los costes asociados a la mano de obra, los costes financieros, los gastos generales o de estructura ni el beneficio industrial, cuando sean imputables a decisiones de las propias empresas o agentes económicos. Las variaciones deberán estar adecuadamente justificadas en una memoria económica específica para este fin.

La actualización no será aplicable cuando, por causas imputables a la Autoridad Portuaria, la valoración de los terrenos y las aguas del puerto no hubiera sido revisada siendo procedente de conformidad con lo dispuesto en el siguiente apartado de este artículo.

La actualización del valor de los terrenos y las aguas del puerto no afectará a las concesiones y autorizaciones otorgadas, sin perjuicio de la actualización de la cuantía de la tasa conforme a lo previsto en el artículo siguiente.

3. Además, las valoraciones podrán revisarse para la totalidad de la zona de servicio y de los terrenos afectados a ayudas a la navegación cada cinco años y, en todo caso, deberán revisarse al menos cada 10 años. Asimismo, deberán revisarse cuando se apruebe o modifique la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, en la parte de la zona de servicio que se encuentre afectada por dicha modificación o cuando se produzca cualquier circunstancia que pueda afectar a su valor. Cuando se incorpore un nuevo terreno se le asignará el valor correspondiente a los terrenos del área funcional de similares características.

Artículo 178. *Reflejo, actualización y revisión de la cuota íntegra.*

1. La Autoridad Portuaria reflejará en las condiciones de la concesión o autorización la cuota íntegra de la tasa.

A través de la Ley de Presupuestos Generales del Estado u otra que, en su caso, se apruebe a estos efectos, se podrá proceder a la variación de la cuota íntegra de la tasa, en lo que respecta a la ocupación de terrenos y aguas, cuando se justifique por variaciones en los costes o en las condiciones de demanda. Dichos elementos deberán ser evaluados con arreglo a la eficiencia económica y la buena gestión empresarial, no considerándose en ningún caso los costes asociados a la mano de obra, los costes financieros, los gastos generales o de estructura ni el beneficio industrial, cuando sean imputables a decisiones de

las propias empresas o agentes económicos. Las variaciones deberán estar adecuadamente justificadas en una memoria económica específica para este fin.

2. La cuota íntegra de la tasa en las concesiones y autorizaciones será, además, revisada de acuerdo con las nuevas valoraciones que sean aprobadas por el Ministro de Fomento de conformidad con lo establecido en el artículo anterior. Si como consecuencia de estas revisiones la cuantía de la cuota íntegra vigente en el momento de la revisión sufriera un incremento superior al 10 por ciento, se aplicará un incremento máximo anual del 10 por ciento hasta alcanzar la cuota resultante de la nueva valoración. Todo ello, sin perjuicio de la actualización prevista en el apartado anterior. El importe de la cuota íntegra de la tasa en ningún caso podrá incrementarse, como consecuencia de las revisiones que se produzcan durante el periodo de vigencia de la concesión, en más de un 20 por ciento, cada 15 años, de la cuantía fijada en el título administrativo o, en su caso, de la establecida en una revisión anterior, debidamente actualizada en ambos casos en función del IPC. La anterior limitación no será de aplicación a las áreas de la zona de servicio destinadas a usos vinculados a la interacción puerto-ciudad.

Artículo 179. *Devengo, exigibilidad y pago.*

1. El devengo de la tasa se producirá en el momento de notificación de la resolución de otorgamiento de la concesión o autorización, salvo en los supuestos de concesiones cuyo inicio se vincule a la fecha de extinción de otra concesión, o a la fecha de finalización de obras que ejecuta la Autoridad Portuaria, en los que el devengo se producirá en el momento de la puesta a disposición de los terrenos.

2. La tasa será exigible por adelantado y en los plazos que figuren en las cláusulas de la concesión o autorización, que no podrán ser superiores a un año. No obstante, la Autoridad Portuaria podrá acordar pagos anticipados a cuenta de la tasa que afectan a plazos superiores para financiar la ejecución de obras a cargo de la Autoridad Portuaria.

3. Sin perjuicio del cumplimiento de los requisitos establecidos en la normativa tributaria para el aplazamiento del pago, con carácter excepcional, y de modo debidamente justificado, la Autoridad Portuaria podrá admitir pagos diferidos de esta tasa, cuando se trate de importes devengados en un periodo igual o superior a un año, siempre y cuando se cumplan los siguientes requisitos adicionales:

a) Los pagos anuales de esta tasa serán siempre superiores al 75 por ciento de la cuantía correspondiente a cada año.

b) En un período máximo de 10 años, la suma de los pagos anuales percibidos deberá ser igual a la cuantía total acumulada correspondiente a dicho período.

c) El Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria deberá aprobar el plan de pagos diferidos, previo informe favorable de Puertos del Estado.

d) En caso de extinción de la concesión o autorización por cualquier causa durante el período de pagos diferido, deberán liquidarse las cantidades pendientes de pago hasta alcanzar la cuantía total de la tasa que le corresponda.

Artículo 180. *Oferta de importes adicionales en concursos.*

En los concursos convocados por la Autoridad Portuaria para el otorgamiento de las concesiones o autorizaciones, los Pliegos de Bases podrán contener, entre los criterios para su resolución, el de que los licitadores oferten importes adicionales a los establecidos para esta tasa. Las cantidades adicionales ofertadas, al carecer de naturaleza tributaria, no estarán sometidas al régimen de actualización previsto en el artículo 178.1.

Artículo 181. *Bonificaciones.*

La Autoridad Portuaria aplicará bonificaciones a la cuota de la tasa, debiendo reflejarse en las condiciones de la concesión o autorización, 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, de conformidad con los siguientes criterios:

1.º Cuando el proyecto de una concesión incluya la realización de inversiones en obras de relleno a cargo del concesionario, la bonificación se cuantificará en función de la altura media de relleno hasta una cota de un metro por encima de la pleamar viva equinoccial, el coste unitario medio del relleno (por m^3), el valor por m^2 de la superficie objeto de relleno y el tipo de gravamen anual, ambos conceptos a efectos del cálculo de la tasa de ocupación, y los años de concesión, con arreglo a la siguiente fórmula:

$$b = \frac{k \times Cr \times 10000 \times h}{Vt \times t \times n} \quad (b \leq 75\%)$$

donde:

b = Bonificación (%) redondeada a la primera cifra decimal, aplicable desde el momento de finalización de las obras, según el plazo aprobado.

Cr = Coste medio del relleno establecido por la Autoridad Portuaria (€/m^3), calculado en el momento de otorgamiento de la concesión.

h= Altura media del relleno hasta un metro por encima de la pleamar viva equinoccial (m).

Vt = Valor de la superficie que vaya a ser objeto de relleno, a efectos de la concesión de dominio público (€/m^2) en el momento de otorgamiento de la concesión.

t = Tipo de gravamen anual (%) fijado en el otorgamiento de la concesión.

n = Plazo restante de la concesión en el momento de finalización de las obras.

k = 1,20 para n menor o igual a 10 años y k=1,15 para n mayor que 10 años.

2.º Esta bonificación también se aplicará a las concesiones cuyos proyectos contemplen la realización por el concesionario de inversiones en obras de consolidación o mejora de terrenos insuficientemente consolidados o deficientes. No serán objeto de bonificación las inversiones en cimentaciones.

La bonificación se establecerá en función de la inversión unitaria por m^2, realizada para consolidar el relleno y obtener una explanada aceptable E1 o buena E2 en un relleno consolidado, de acuerdo con las Recomendaciones ROM 4.1-94, «Proyecto y construcción de pavimentos portuarios»; el valor por m^2 de la superficie objeto de consolidación o mejora y el tipo de gravamen anual, ambos conceptos a efectos del cálculo de la tasa de ocupación; y los años de concesión, con arreglo a la siguiente fórmula:

$$b = \frac{k \times 10000 \times Ic}{Vt \times t \times n} \quad (b \leq 75\%)$$

donde:

b = Bonificación (%) redondeada a la primera cifra decimal, aplicable desde el momento de finalización de las obras, según el plazo aprobado.

Ic = Inversión unitaria en obras de consolidación o mejora de terrenos establecida por la Autoridad Portuaria (€/m^2), calculada en el momento de otorgamiento de la concesión.

Vt = Valor de la superficie de terreno que vaya a ser objeto de consolidación o mejora, a efectos de la concesión de dominio público (€/m^2), en el momento de otorgamiento de la concesión.

t = Tipo de gravamen anual (%) fijado en el otorgamiento de la concesión.

n = Plazo restante de la concesión en el momento de finalización de las obras.

k = 1,20 para n menor o igual a 10 años y k=1,15 para n mayor que 10 años.

3.º En el caso de que se produzcan simultáneamente obras de relleno y de consolidación o mejora a cargo del concesionario sobre la misma superficie, la bonificación será la suma de las obtenidas de acuerdo con las formulaciones de los ordinales 1º y 2º, sin que la suma de ambas pueda superar el 75 por ciento.

4.º Las bonificaciones otorgadas no serán de aplicación en las prórrogas que, en su caso, pudieran otorgarse, sin perjuicio de las nuevas bonificaciones que, eventualmente, pudieran establecerse por nuevas inversiones en estos mismos conceptos para las concesiones prorrogadas.

b) Cuando el objeto de la concesión consista en la urbanización y comercialización de zonas de actividades logísticas. La cuantía de la bonificación se determinará en función de la inversión privada realizada, de conformidad con lo siguiente:

1.º La bonificación será aplicable a cada fase no urbanizada establecida en el título concesional mientras no estén finalizadas las obras, según el programa establecido en dicho título.

La bonificación se establecerá en función de la relación entre la inversión y el valor del terreno, a efectos del cálculo de la tasa de ocupación, según la siguiente escala:

i = 100 (Iu/Vt) k	Bonificación (%)
10 > i ≥ 0	0
20 > i ≥ 10	15
30 > i ≥ 20	25
40 > i ≥ 30	35
50 > i ≥ 40	45
i ≥ 50	50

donde:

Iu = Inversión unitaria en obras de urbanización establecida por la Autoridad Portuaria (€/m^2).

Vt = Valor de la superficie de terreno que vaya a ser objeto de urbanización y comercialización, a efectos de la concesión de dominio público (€/m^2), en el momento de otorgamiento de la concesión.

i = Relación entre la inversión en obras de urbanización y el valor de los terrenos (en tanto por ciento).

2.º La bonificación no podrá exceder del 50 por ciento de la cuota de la tasa aplicable por ocupación de los terrenos a urbanizar. Esta bonificación se aplicará durante la realización de las obras y hasta que finalicen éstas, de conformidad con el programa establecido en el título concesional.

c) Cuando el titular de la concesión o autorización sea un órgano o entidad de las Administraciones públicas y el objeto de las mismas sean actividades de interés social o cultural: el importe de esta bonificación será del 50 por ciento de la cuota correspondiente a la tasa.

d) Cuando el titular de la concesión o autorización sea una corporación de derecho público cuya actividad se encuentre directamente vinculada con la actividad portuaria: el importe de esta bonificación será del 50 por ciento de la cuota correspondiente a la tasa asociada a los espacios terrestres, los de agua y a las obras e instalaciones destinados exclusivamente a la finalidad corporativa, a cuyo efecto deberá incluirse en el título de otorgamiento un plano en el que se determine la superficie, obras e instalaciones dedicadas a dicha finalidad.

e) Cuando el titular de la concesión o autorización sea un club náutico u otro deportivo sin fines lucrativos: 30 por ciento de la cuota correspondiente a la tasa 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 deberá incluirse en el título de otorgamiento un plano en el que se determine la superficie, obras e instalaciones dedicadas a dicha finalidad. En el caso de que disponga de atraques otorgados en concesión o autorización, al menos un 80 por ciento de los mismos deberán estar destinados a embarcaciones con eslora inferior a doce metros para poder aplicarse esta bonificación.

f) Cuando el titular de la concesión ejecute a su cargo la obra civil correspondiente a infraestructuras, rellenos, obras de consolidación y mejora del terreno, superestructuras e instalaciones destinadas a usos portuarios, por un plazo de ejecución mínimo de tres meses

y superficie mínima de 1.000 metros cuadrados: el importe de esta bonificación será del 95 por ciento de la cuota de la tasa, aplicada a la liquidación correspondiente a la superficie sobre la que se realizan las obras y durante el periodo de ejecución de las mismas, hasta la fecha de su finalización establecida por la Autoridad Portuaria al aprobar el proyecto, o establecida en el título concesional, con un máximo de dos años, de conformidad con lo siguiente:

– El concesionario deberá solicitarlo antes del inicio de las obras.

– En la superficie sobre la que se ejecuten las obras no tendrá lugar actividad de explotación alguna por la que el concesionario pueda obtener beneficio económico.

– Las obras deben corresponder a un proyecto aprobado por la Autoridad Portuaria.

– El concesionario deberá estar al corriente de sus obligaciones concesionales, en especial las relativas a compromisos de inversión, abono de tasas portuarias, y en su caso compromisos de política comercial.

– El concesionario no debe hallarse en situación de impago de tasas, ni tener incoado expediente sancionador o de caducidad de la concesión o suspensión o extinción de la licencia.

– En el supuesto de que el proyecto contemple la ejecución de la obra por fases, cada una de las fases se considerará por separado a la hora de aplicar la bonificación.

– En el supuesto de que el concesionario incumpliese alguno de estos requisitos, la bonificación quedará automáticamente extinguida y el concesionario deberá abonar a la Autoridad Portuaria las cantidades bonificadas más los intereses correspondientes.

g) Cuando el objeto de la concesión consista en una terminal de vehículos en régimen de mercancía y en la concesión se disponga de superficie adicional de almacenamiento con base en inversiones ejecutadas por el concesionario mediante la construcción de almacenes o silos verticales, superior, en su conjunto, a la propia superficie objeto de concesión, esta bonificación será del 30 por ciento de la cuantía correspondiente a la ocupación de terrenos. Esta bonificación será aplicable a partir de la entrada en servicio de las superficies adicionales. En el caso de que las superficies adicionales estén en servicio antes de la fecha de entrada en vigor de esta ley se aplicará a partir de dicha fecha.

h) Cuando el objeto de la concesión consista en una terminal de manipulación de mercancías o de pasajeros y en el título concesional se disponga la realización por parte del concesionario de muelles, pantalanes, duques de alba u otras obras de atraque y amarre, así como obras de dragado de primer establecimiento asociadas con las mismas: la cuantía de la bonificación se determinará en función de la inversión realizada por estos conceptos, de conformidad con los siguientes criterios:

$$\text{“}b = (Ca \cdot 10.000) / (Vt \cdot S \cdot t \cdot n)\ (b \leq 75\%)\text{”}$$

donde:

b = Bonificación (%) redondeada a la primera cifra decimal, aplicable desde el momento de finalización de las obras, según el plazo aprobado.

Ca = Coste de las obras establecido por la Autoridad Portuaria (€), calculado en el momento del otorgamiento de la concesión.

Vt = Valor de la superficie concesionada a efectos de la concesión de dominio público (€/m^2) en el momento de otorgamiento de la concesión.

S = Superficie concesionada (m^2).

t = Tipo de gravamen anual (%) fijado en el otorgamiento de la concesión.

n = Plazo restante de la concesión en el momento de finalización de las obras.

En el caso de que se produzcan simultáneamente obras de relleno o de consolidación o mejora, así como obras de atraque y amarre, a cargo del concesionario, la bonificación será la suma de las obtenidas de acuerdo con lo dispuesto en los apartados a) y h) de este artículo, sin que la suma global pueda superar el 75 %.

Las bonificaciones otorgadas no serán de aplicación a las prórrogas que, en su caso, pudieran otorgarse, sin perjuicio de las nuevas bonificaciones que, eventualmente, pudieran establecerse por nuevas inversiones por estos mismos conceptos para las concesiones prorrogadas.

Artículo 182. *Bonificaciones singulares.*

Con el objeto de impulsar la competitividad de los puertos españoles y su adaptación a las condiciones existentes en cada momento en los mercados internacionales, cuando el objeto concesional sea una terminal marítima de mercancías podrán aplicarse bonificaciones singulares con carácter anual de hasta el 30 por ciento de la cuota correspondiente a la tasa de ocupación.

A propuesta del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria, en el correspondiente Plan de Empresa se deberá fijar de forma motivada las bonificaciones aplicables a cada uno de los tipos de terminales de mercancías de acuerdo con la situación coyuntural en que se encuentra el puerto en relación con las condiciones existentes de competencia internacional y de los mercados asociados con la mercancía que se manipula en la misma. En la Ley de Presupuestos Generales del Estado o, en la que en su caso se apruebe, se incluirán las bonificaciones asignadas a cada tipo de estas terminales.

Así mismo, con el objeto impulsar actividades directamente conectadas a la descarbonización de la economía y a la adaptación al cambio climático, podrán aplicarse por la Autoridad Portuaria bonificaciones singulares, de hasta el 30 por ciento, cuando el objeto concesional sea la fabricación industrial de elementos destinados a instalaciones eólicas marinas.

Estas bonificaciones o la posibilidad de las mismas no deberán reflejarse en ningún caso en el título de otorgamiento de la concesión o autorización. La aplicación de esta bonificación en un ejercicio no genera al sujeto pasivo el derecho a percibirla en ejercicios sucesivos ni ningún tipo de derecho concesional.

[. . .]

Sección 4.ª Tasas de utilización

Artículo 193. *Ámbito de aplicación.*

1. Las Autoridades Portuarias exigirán por la utilización de las instalaciones portuarias el pago de las siguientes tasas:

a) T-1: Tasa del buque.
b) T-2: Tasa del pasaje.
c) T-3: Tasa de la mercancía.
d) T-4: Tasa de la pesca fresca.
e) T-5: Tasa de las embarcaciones deportivas y de recreo.
f) T-6: Tasa por utilización especial de la zona de tránsito.

2. La realización de los hechos imponibles en las tasas de utilización se producirá por la utilización de todos o alguno de los bienes o instalaciones relacionados en los mismos.

Subsección 1.ª Tasa del buque (T-1)

Artículo 194. *Hecho imponible.*

El hecho imponible de esta tasa es la utilización por los buques de las aguas de la zona de servicio del puerto y de las obras e instalaciones portuarias que permiten el acceso marítimo al puesto de atraque o de fondeo que les haya sido asignado y la estancia en los mismos en las condiciones que se establezcan. Asimismo constituye el hecho imponible de esta tasa la prestación de los servicios comunes de titularidad de la respectiva Autoridad Portuaria de los que se benefician los usuarios sin necesidad de solicitud, relacionados con los anteriores elementos del dominio público.

Artículo 195. *Sujetos pasivos.*

1. Son sujetos pasivos, a título de contribuyentes y solidariamente, el propietario, el naviero y el capitán del buque.

2. Son sujetos pasivos sustitutos de los contribuyentes a que se refiere el apartado anterior:

a) El consignatario del buque, si éste se encuentra consignado.
b) El concesionario o autorizado, en los muelles, pantalanes e instalaciones portuarias de atraque otorgadas en concesión o autorización.

3. Todos los sujetos pasivos sustitutos están solidariamente obligados al cumplimiento de las prestaciones materiales y formales derivadas de la obligación tributaria, sin perjuicio de que la Autoridad Portuaria se dirija en primer lugar al titular de la concesión o de la autorización.
4. En caso de incumplimiento de sus obligaciones por parte de los sustitutos, en especial en caso de impago de la tasa, la Autoridad Portuaria podrá exigir su cumplimiento a los sujetos pasivos contribuyentes del apartado 1. Todo ello, sin perjuicio de las responsabilidades en que hayan podido incurrir los sustitutos.

Artículo 196. *Devengo de la tasa.*

Esta tasa se devengará cuando el buque entre en las aguas de la zona de servicio del puerto.

Artículo 197. *Cuota íntegra por acceso y estancia en Zona I o interior de las aguas portuarias.*

1. La cuota íntegra de la tasa por el acceso y estancia de los buques o artefactos flotantes en el puesto de atraque o de fondeo, en la Zona I o interior de las aguas portuarias, excepto en el caso de atraque en dique exento, será la cantidad resultante del producto de la centésima parte del arqueo bruto del buque (GT), con un mínimo de 100 GT, por el tiempo de estancia, computado en periodos de una hora o fracción con un mínimo de tres horas por escala y un máximo de 15 horas por escala cada 24 horas, y por la cantidad resultante de aplicar a la cuantía básica B, o S en el caso de transporte marítimo de corta distancia, el coeficiente corrector de la tasa del buque aprobado con arreglo a lo dispuesto en el artículo 166 y los siguientes coeficientes, según corresponda:

a) Atraque no otorgado en concesión o autorización:

1.º Buques atracados de costado a muelles o pantalanes: 1,00.
2.º Buques atracados de punta a muelles o pantalanes, buques abarloados a otros buques, buques amarrados a boyas o a puntos fijos que no tengan la consideración de atraques, y buques fondeados: 0,80.

b) Atraque otorgado en concesión o autorización:

1.º Atracados o fondeados con espacio de agua en concesión o autorización, siempre que la superficie del espacio de agua otorgado en concesión, sea por lo menos la superficie requerida por el buque para su permanencia en el puesto de atraque en condiciones de seguridad:

0,60 para buques atracados de costado a muelles o pantalanes.
0,50 para buques atracados de punta a muelles y pantalanes, buques abarloados a otros buques, buques amarrados a boyas o a puntos fijos que no tengan la condición de atraques, y buques fondeados.

2.º Atracados o fondeados sin espacio o con espacio insuficiente de agua en concesión o autorización:

0,70 para buques atracados de costado a muelles o pantalanes.
0,60 para buques atracados de punta a muelles y pantalanes, buques abarloados a otros buques, buques amarrados a boyas o a puntos fijos que no tengan la condición de atraques, y buques fondeados.

c) Atraque o fondeo en puertos en régimen concesional: 0,30.
d) Atraque o fondeo de buques que entran en Zona I únicamente para avituallarse, aprovisionarse o reparar, con estancia máxima de 48 horas, se aplicará un coeficiente de 0,25 a la cuota prevista en las letras a), b) y c) anteriores. Para estancia superior a 48 horas, se aplicará el régimen general que le corresponda para todo el periodo.

e) En razón de la estancia y utilización prolongada de las instalaciones de atraque o fondeo situadas en la Zona 1, bien por desarrollar el buque sus actividades fundamentalmente en el interior de la zona de servicio del puerto, bien por permanecer en el puesto de atraque, se exceptúan del régimen tarifado establecido en las letras a) y d) anteriores a los buques cuando cumplan las citadas condiciones, a los cuales se aplicará los siguientes coeficientes según corresponda:

1.º Buques de tráfico interior de mercancías y pasajeros exclusivamente en la zona de servicio del puerto, o en aguas marítimas interiores tales como rías o bahías: 4,00.

2.º Buques destinados al dragado y al avituallamiento: 4,67.

3.º Buques a flote en construcción, gran reparación, transformación, así como buques en desguace, fuera de un astillero: 1,33.

4.º Buques a flote en construcción, gran reparación, transformación, así como buques en desguace en astillero: 0,50.

5.º Buques pesqueros, cuando estén en paro biológico, o cuando alguna de sus especies objetivo estén en veda, o cuando carezcan de licencia o de permiso temporal de pesca o tengan asignada una cuota anual de pesca, incluso después de haber agotado completamente dicho cupo anual: 0,45.

6.º Buques en depósito judicial: 1,00.

7.º Buques inactivos, incluso pesqueros y artefactos flotantes: 4,67.

8.º Buques destinados a la prestación de los servicios de remolque, amarre, practicaje y a otros servicios portuarios: 2,33.

9.º Otros buques cuya estancia sea superior a un mes, a partir de que finalice dicho periodo: 4,67.

A los efectos de aplicación de lo previsto en esta letra e), se considerará estancia y utilización prolongada la que sea debida a los supuestos anteriores siempre que sea superior a siete días, salvo lo específicamente dispuesto al respecto en el último supuesto.

En los supuestos de buques destinados a dragados y avituallamiento y de buques destinados a los servicios de remolque, amarre, practicaje y a otros servicios portuarios, serán de aplicación los coeficientes de 4,67 y 2,33 respectivamente, desde el primer día de estancia en la Zona 1.

En estos supuestos, el mínimo arqueo bruto del buque (GT) a considerar en el cálculo de la cuota íntegra de la tasa será de 50 GT, y el tiempo de estancia no se medirá en periodos de una hora o fracción, como es la norma general, sino en periodos de 24 horas o fracción.

Además, la cuota íntegra de la tasa en los supuestos previstos en esta letra e) será la que resulte de aplicar a la prevista los coeficientes siguientes, siempre que el puesto de atraque esté otorgado en concesión o autorización:

1.º En atraques otorgados en concesión o autorización, sin espacio o con espacio insuficiente de agua en concesión o autorización: 0,70.

2.º En atraques otorgados en concesión o autorización, cuando el espacio de agua ocupada esté también en concesión o autorización, siempre que la superficie del espacio de agua otorgado en concesión sea al menos la superficie requerida por el buque para su permanencia en el puesto de atraque en condiciones de seguridad: 0,60.

3.º En puertos otorgados en concesión: 0,30.

f) Sin utilización de puesto de atraque o fondeo: en el caso de acceso o partida de los buques hasta o desde dique seco o flotante, grada o instalación de varada, o en general por acceso sin utilización de puesto de atraque o fondeo, la cuota íntegra de la tasa será el producto de la cuantía básica (B), por el coeficiente, por el coeficiente corrector de la tasa del buque establecido con arreglo a lo dispuesto en el artículo 166, por la centésima parte del arqueo bruto del buque (GT, con un mínimo de 100 GT) y por un coeficiente igual a 2,00.

g) A los buques de crucero turístico:

1.º Con carácter general: 0,70.

2.º Cuando realicen una escala en un puerto considerado como puerto base, de acuerdo con la definición contenida en el anexo II de esta ley: 0,56.

3.º Cuando pertenezcan a una misma compañía de cruceros, de acuerdo con la definición contenida en el anexo II de esta ley, siempre que en conjunto realicen al menos 12

escalas en un año como puerto base u 8 escalas si el tráfico es manifiestamente estacional: 0,50.

Se entiende que el tráfico es manifiestamente estacional cuando todas las escalas anuales se concentran en un trimestre.

Estos coeficientes son compatibles con los de las letras a), b) y c) anteriores.

h) A los buques que realicen la carga o descarga de mercancías por rodadura, tales como los de tipo ro-ro puro, ro-pax, con-ro y ferry:

1.º Con carácter general: 0,90.

2.º Cuando esté integrado en un servicio marítimo regular, de acuerdo con la definición de servicio marítimo regular incluida en el anexo II de la ley: 0,60.

Estos coeficientes son compatibles con los de las letras a), b) y c) anteriores.

i) En los buques integrados en servicios marítimos interinsulares en un mismo archipiélago: 0,25. De conformidad con lo dispuesto en la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea para que sean admisibles excepciones en la aplicación del Reglamento Comunitario (CEE) 4055/86, se justifica dicho coeficiente reductor por razones de interés general asociadas con la necesidad de potenciar la cohesión de los territorios insulares que conforman un archipiélago y evitar los efectos que tienen para el desarrollo económico y la competitividad de las islas menores del archipiélago los costes adicionales que supone la doble insularidad.

Este coeficiente es compatible con los de las letras a), b) y c) anteriores.

j) A los buques que utilicen combustibles alternativos para su propulsión en alta mar, así como a los buques que durante su estancia en puerto utilicen combustibles alternativos o electricidad suministrada, desde muelle o bien por baterías instaladas a bordo, para la alimentación de sus motores auxiliares: 0,5.

Este coeficiente no se aplicará a los buques que se dediquen al transporte de gas natural licuado, u otros combustibles alternativos, salvo que durante su estancia en puerto utilicen electricidad suministrada desde muelle, o por baterías instaladas a bordo, para la alimentación de sus motores auxiliares.

A los efectos de esta norma serán combustibles alternativos aquellos contemplados como tales por la Directiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de octubre de 2014, relativa a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos.

Este coeficiente será compatible con los coeficientes de las letras anteriores.

2. A los supuestos de las letras e), f) y g) del apartado anterior solamente se les podrá aplicar la cuantía básica B.

Los supuestos de las letras h) e i) del apartado anterior únicamente serán de aplicación a los casos que corresponda aplicar la cuantía básica S. Dichos supuestos no son compatibles entre sí.

Artículo 198. *Cuota íntegra por atraque en Zona II y en diques exentos en Zona I.*

1. La cuota íntegra de la tasa por el acceso y estancia de los buques o artefactos flotantes en el puesto de atraque únicamente en la Zona II o exterior de las aguas portuarias, salvo lo específicamente previsto en el artículo siguiente para buques fondeados, será el 30 por ciento de la prevista en el artículo anterior, según corresponda. A su vez, en el caso de atraque del buque en diques exentos en Zona I, la cuota íntegra de la tasa del buque será el 50 por ciento de la prevista en dicho artículo, según corresponda.

2. No obstante lo dispuesto en el apartado anterior, en aquellos casos en los que el buque no realice operaciones comerciales, salvo avituallamiento, aprovisionamiento o reparación, la tasa se devengará, en ambas situaciones, desde el segundo día de estancia o desde el inicio, en su caso, de las operaciones comerciales no exceptuadas.

A los efectos de lo previsto en el párrafo anterior, el acceso a dique seco o flotante, grada o instalación de varada se considerará operación comercial.

Artículo 199. *Cuota íntegra por fondeo en la Zona II o exterior de las aguas portuarias.*

En el supuesto de buques fondeados en la Zona II o exterior de las aguas portuarias, la cuota íntegra será el producto de la centésima parte del arqueo bruto del buque (GT), con un mínimo de 100 GT, por cada día natural de estancia o fracción y por la cantidad resultante de aplicar a la cuantía básica B, o S en el caso de transporte marítimo de corta distancia, el coeficiente corrector de la tasa del buque que corresponda con arreglo a lo dispuesto en el artículo 166 y los siguientes coeficientes, según corresponda:

a) Buques fondeados en aguas no otorgadas en concesión:

1.º Con carácter general: 0,80.
2.º Buques en reparación, siendo las reparaciones realizadas por personal ajeno a la tripulación del buque y buques que realizan operaciones de avituallamiento y aprovisionamiento: 0,48.
3.º Buques que utilicen como combustible gas natural licuado, excluidos los que se dediquen al transporte de este combustible: 0,5.

b) Buques fondeados en aguas otorgadas en concesión:

1.º Con carácter general: 0,40.
2.º Buques en reparación, siendo las reparaciones realizadas por personal ajeno a la tripulación del buque y buques que realizan operaciones de avituallamiento y aprovisionamiento: 0,24.
3.º Buques que utilicen como combustible gas natural licuado, excluidos los que se dediquen al transporte de este combustible: 0,5.

En estos supuestos, la tasa se devengará desde el cuarto día de estancia, salvo que se hayan realizado con anterioridad operaciones comerciales distintas a las incluidas en los supuestos de las letras a) y b), en cuyo caso se devengará a partir del día de inicio de dichas operaciones.

Artículo 200. *Tiempo de estancia.*

1. A los efectos de la liquidación de la tasa, el tiempo de estancia se contará desde la hora en que se dé el primer cabo a punto de amarre, o se fondee el ancla, hasta el momento de largar el buque la última amarra o levar el ancla del fondo.
2. No obstante lo dispuesto en el apartado anterior, a los efectos del cómputo de la estancia a la entrada en el puerto, el periodo entre las 12 horas del sábado o las 18 horas del día anterior a un festivo hasta las 8 horas del lunes o del día siguiente al festivo, respectivamente, computarán un máximo de cinco horas, siempre que durante dicho periodo no se hayan efectuado ningún tipo de operación comercial, incluido avituallamiento, aprovisionamiento y reparación.
Cuando el tiempo de estancia durante dicho periodo supere 5 horas, el inicio del tiempo de estancia para computar el límite máximo de 15 horas cada 24 horas se medirá a partir de las 8 horas del lunes o del día siguiente al festivo. El tiempo de estancia en fondeo en la Zona II se computará separadamente del que pueda corresponder a otros modos de utilización por el buque de la zona de servicio del puerto y de las obras e instalaciones portuarias.
3. Sin perjuicio de lo señalado en los artículos anteriores, en el caso de que en la misma escala se utilicen varios atraques o puestos de fondeo situados en una misma Zona, se considerará una única estancia para toda la escala. Si de ello resultase la existencia de distintos sujetos pasivos o fueran de aplicación diferentes coeficientes para la definición de la cuota íntegra de la tasa, se repartirá el tiempo de estancia de forma proporcional a la estancia en cada atraque.

Artículo 201. *Servicio marítimo a un determinado tipo de tráfico y servicio marítimo regular.*

1. En función del número de escalas en un mismo puerto y durante el año natural, del conjunto de los buques que realicen un servicio marítimo a un determinado tipo de tráfico y sean operados por una misma empresa naviera o compañía de cruceros, (o bien de los buques de distintas compañías navieras que forman parte de un servicio marítimo regular,

mediante acuerdos de explotación compartida de buques), la cuota de la tasa se multiplicará, previa solicitud del sujeto pasivo, por los siguientes coeficientes:

a) Desde la escala 1 hasta la escala 12: 1,00.
b) Desde la escala 13 hasta la escala 26: 0,95.
c) Desde la escala 27 hasta la escala 52: 0,85.
d) Desde la escala 53 hasta la escala 104: 0,75.
e) Desde la escala 105 hasta la escala 156: 0,65.
f) Desde la escala 157 hasta la escala 312: 0,55.
g) Desde la escala 313 hasta la escala 365: 0,45.
h) A partir de la escala 366: 0,35.

En el caso de que el servicio marítimo sea regular se aplicarán los coeficientes anteriores reducidos en 5 centésimas.

Las compañías navieras que tengan acuerdos de explotación compartida de sus buques, deberán acreditarlo de manera fehaciente ante la Autoridad Portuaria correspondiente. Se entienden como tales aquellos que suponen una programación conjunta de itinerarios y fechas y una utilización compartida y recíproca de buques y, en su caso, de equipamientos e infraestructuras de transporte. En este caso, también deberá acreditarse que el servicio se presta con carácter general y con publicidad a los posibles usuarios.

2. La calificación de servicio marítimo a un determinado tipo de tráfico y de servicio marítimo regular será efectuada por la Autoridad Portuaria, previa solicitud del interesado, que especificará los siguientes extremos:

a) La relación de buques que prestarán inicialmente el servicio, identificados por su nombre y número IMO.
b) Los puertos incluidos en el servicio.
c) El tipo de pasaje, mercancías, elementos de transporte y unidades de carga a los que prestarán el servicio.
d) El número de escalas y las fechas previstas en las que se prestará el servicio durante el año natural.

En caso de que la solicitud sea presentada por varias compañías navieras que forman parte de un servicio marítimo a un determinado tipo de tráfico prestado con regularidad mediante acuerdos de explotación compartida, deberán incluir en la solicitud, además, una declaración conjunta acreditativa de dicho acuerdo. Esta declaración deberá ser suscrita por la totalidad de las empresas navieras o de cruceros incluidas en el servicio marítimo prestado con regularidad, o por sus agentes consignatarios. Las solicitudes deberán presentarse antes de la primera escala del buque del servicio marítimo, o del servicio marítimo regular, y deberá ser renovada anualmente.

3. Cualquier modificación que vaya a producirse en un servicio marítimo, o servicio marítimo regular, a un determinado tipo de tráfico, deberá comunicarse previamente a la Autoridad Portuaria.

Artículo 202. *Cuantías básicas.*

El valor de las cuantías básicas de la tasa del buque (B y S) se establece para todas las Autoridades Portuarias en 1,43 € y 1,20 €, respectivamente. Estos valores podrán ser revisados en la Ley de Presupuesto Generales del Estado o en otra que, en su caso, se apruebe a estos efectos en función de la evolución de los costes portuarios, logísticos y del transporte, así como de los productos transportados, tomando en consideración las necesidades asociadas a la competitividad del nodo portuario y de la economía.

Artículo 203. *Arqueo bruto del buque.*

En el caso de que no se disponga del arqueo bruto según el Convenio Internacional de Arqueo de Buques (Convenio Internacional de Londres de 1969) se aplicará el siguiente valor estimado de arqueo bruto:

Valor estimado de arqueo bruto = 0,4 × E × M × P

donde:

E = eslora total en metros.
M = manga en metros.
P = puntal de trazado en metros.

Artículo 204. *Prolongación de estancia no autorizada.*

Si algún buque prolongase su estancia en su atraque o en su puesto de fondeo por encima del tiempo autorizado, la Autoridad Portuaria fijará un plazo para que lo abandone, transcurrido el cual queda obligado a largar amarras, salvo por detención, sin perjuicio de que en este caso la Autoridad Portuaria asignara otro atraque o puesto de fondeo. En caso de incumplimiento de dicha orden, la Autoridad Portuaria podrá imponer las siguientes multas coercitivas, que no tendrán carácter tributario:

a) Por cada una de las dos primeras horas o fracción, a partir de la finalización del plazo fijado para abandonar el atraque o fondeo, el importe de la tasa correspondiente a quince horas.
b) Por cada una de las horas restantes, tres veces el importe de la tasa correspondiente a quince horas.

[. . .]

Subsección 4.ª Tasa de la pesca fresca (T-4)

Artículo 218. *Hecho imponible.*

1. El hecho imponible de esta tasa consiste en la utilización por los buques o embarcaciones pesqueras en actividad, de las aguas de la zona de servicio del puerto y de las obras e instalaciones portuarias, que permiten el acceso marítimo al puesto de atraque o de fondeo que les haya sido asignado y su estancia en los mismos.

Asimismo, constituye el hecho imponible la utilización por la pesca fresca, la refrigerada y sus productos, que accedan al recinto portuario por vía marítima, en barco de pesca o mercante, o por vía terrestre, de las instalaciones de atraque, zonas de manipulación y de venta, accesos, vías de circulación, zonas de estacionamiento y otras instalaciones portuarias.

También forma parte del hecho imponible de esta tasa, la prestación de los servicios comunes de titularidad de la respectiva Autoridad Portuaria de los que se benefician los usuarios sin necesidad de solicitud, relacionados con los anteriores elementos del dominio público. En este hecho imponible no se incluye la utilización de maquinaria, equipos de manipulación y elementos mecánicos móviles necesarios para las operaciones de embarque, desembarque, transbordo o para el movimiento horizontal de la pesca dentro de la zona de servicio del puerto, que se encontrarán sujetos, respectivamente, en su caso, a la correspondiente tarifa.

2. El pago de esta tasa, dará derecho a que los barcos de pesca permanezcan en puerto durante el plazo de un mes desde su entrada, en la posición que señale la Autoridad Portuaria. Transcurrido dicho plazo se devengará la tasa al buque prevista para buques inactivos, incluso pesqueros y artefactos flotantes contemplados en la letra e) del apartado 1 del artículo 197 de esta ley.

En casos de inactividad forzosa por temporales, paros biológicos, vedas costeras o carencia de licencias, la Autoridad Portuaria prorrogará el plazo anterior hasta 6 meses. A partir de este plazo, y siempre que se mantengan estas circunstancias, la embarcación pesquera o buque de pesca devengará la tasa del buque prevista para buques pesqueros que estén en paro biológico, en veda o carezca de licencia, contemplados en la letra e) del apartado 1 del artículo 197 de esta ley. La concurrencia de estas circunstancias deberá ser expresa e individualmente acreditada por certificaciones de la autoridad competente. En caso de que dejen de concurrir estas circunstancias o no puedan acreditarse, devengará la referida tasa del buque expresada en el párrafo anterior.

3. Esta tasa no será de aplicación a aquellos buques o embarcaciones pesqueras que no efectúen en el puerto descarga de pesca fresca, refrigerada o sus productos. En este caso devengarán la tasa del buque que le corresponda desde su entrada a puerto.

Artículo 219. *Sujetos pasivos.*

1. Son sujetos pasivos contribuyentes de esta tasa:

a) El armador del buque o embarcación pesquera, en el caso de que la pesca fresca acceda al puerto por vía marítima.

b) El propietario de la pesca, cuando el buque sea mercante o aquélla acceda al puerto por vía terrestre.

2. Son sujetos pasivos sustitutos:

a) Quien, en representación del propietario de la pesca, realice la venta o la primera venta, cuando la pesca sea vendida en puerto.

b) El concesionario o autorizado, en lonjas otorgadas en concesión o autorización.

3. Los sustitutos a que se refiere el apartado anterior están solidariamente obligados al cumplimiento de las prestaciones materiales y formales derivadas de la obligación tributaria, sin perjuicio de que la Autoridad Portuaria se dirija en primer lugar al concesionario o autorizado.

En caso de incumplimiento de sus obligaciones por parte de los sustitutos, en especial, en caso de impago de la tasa, la Autoridad Portuaria podrá exigir a los contribuyentes su cumplimiento. Todo ello, sin perjuicio de las responsabilidades en que hayan podido incurrir los sustitutos.

4. El sujeto pasivo de esta tasa repercutirá su importe en el comprador de la pesca. La repercusión deberá efectuarse mediante factura o documento análogo en la que los sujetos pasivos incluirán la expresión «Tasa de la pesca fresca al tipo de...».

No procederá la repercusión de las cuotas resultantes en los supuestos de liquidación que sean consecuencia de actas de inspección.

Artículo 220. *Devengo.*

La tasa se devengará cuando el buque o embarcación pesquera, la pesca fresca, refrigerada o sus productos inicien su paso por la zona de servicio del puerto.

Artículo 221. *Base imponible.*

La base imponible de esta tasa es el valor de mercado de la pesca o de sus productos, que se determinará de acuerdo con los siguientes criterios:

a) El obtenido por su venta en subasta en la lonja del puerto.

b) Cuando no haya sido subastada o vendida en la lonja del puerto, se determinará por el valor medio obtenido en las subastas de la misma especie realizadas ese mismo día o, en su defecto, en las del último día en que haya habido subasta de la misma especie y características.

Subsidiariamente, se utilizará el precio medio de mercado de la semana anterior acreditado por el órgano competente en la materia.

c) En el caso de que este precio no pueda fijarse en la forma determinada en los párrafos anteriores, la Autoridad Portuaria lo fijará teniendo en cuenta las condiciones habituales del mercado.

Artículo 222. *Tipo de gravamen.*

El tipo de gravamen será el siguiente:

a) Con utilización de lonja no concesionada o autorizada:

1.º A la pesca descargada por vía marítima: el 2,2 por ciento del valor de la base.

2.º A la pesca que accede al recinto pesquero por vía terrestre: el 1,8 por ciento del valor de la base.

b) Sin uso de lonja:

1.º A la pesca descargada por vía marítima: el 1,8 por ciento del valor de la base.
2.º A la pesca que accede al recinto pesquero por vía terrestre: el 1,5 por ciento del valor de la base.

c) Con utilización de lonja concesionada o autorizada:

1.º A la pesca descargada por vía marítima: el 0,4 por ciento del valor de la base.
2.º A la pesca que accede al recinto pesquero por vía terrestre: el 0,3 por ciento del valor de la base.

Subsección 5.ª Tasa de las embarcaciones deportivas y de recreo (T-5)

Artículo 223. *Hecho imponible.*

1. El hecho imponible de esta tasa consiste en la utilización por los buques y embarcaciones deportivas o de recreo, independientemente de sus dimensiones, de las aguas de la zona de servicio del puerto, de las redes y tomas de servicios y de las obras e instalaciones portuarias que permiten el acceso marítimo al puesto de atraque o de fondeo asignado, así como la estancia en éste.

Constituye también hecho imponible de esta tasa la utilización de los muelles y pantalanes, accesos terrestres, vías de circulación y otras instalaciones portuarias por los tripulantes y pasajeros de las embarcaciones.

Asimismo constituye el hecho imponible de esta tasa, la prestación de los servicios comunes de titularidad de la respectiva Autoridad Portuaria de los que se benefician los usuarios sin necesidad de solicitud, relacionados con los anteriores elementos del dominio público.

2. La aplicación de esta tasa requiere que la embarcación no realice transporte de mercancías y que los pasajeros no viajen en régimen de crucero o excursiones turísticas, en cuyo caso serán de aplicación la tasa del buque, la tasa del pasaje y la tasa de la mercancía, según proceda.

3. No está sujeta a esta tasa la utilización de instalaciones para la varada o puesta en seco de la embarcación, ni de maquinaria, equipos de manipulación y elementos mecánicos móviles necesarios para las operaciones de puesta a flote o puesta en seco o varada de las embarcaciones, que se encontrará sujeta, en su caso, a la correspondiente tarifa.

Artículo 224. *Sujetos pasivos.*

1. Son sujetos pasivos, a título de contribuyentes y solidariamente, el propietario de la embarcación, el consignatario y el capitán o patrón de la misma.

2. El concesionario o autorizado, en dársenas e instalaciones portuarias deportivas otorgadas en concesión o autorización, es sujeto pasivo sustituto de los sujetos pasivos contribuyentes del apartado anterior, quedando obligado a cumplir las prestaciones materiales y formales de la obligación tributaria.

En caso de incumplimiento de sus obligaciones por parte del sustituto, en especial, en caso de impago de la tasa, la Autoridad Portuaria podrá exigir a los contribuyentes su cumplimiento. Todo ello, sin perjuicio de las responsabilidades en que haya podido incurrir el sustituto.

Artículo 225. *Devengo de la tasa.*

Esta tasa se devengará cuando la embarcación deportiva o de recreo entre en las aguas de la zona de servicio del puerto, o cuando se produzca la puesta a disposición del atraque o puesto de fondeo.

Artículo 226. *Cuota íntegra.*

La cuota íntegra de esta tasa es la siguiente:

a) En dársenas o instalaciones náutico-deportivas no concesionadas ni autorizadas situadas totalmente en la Zona I o interior de las aguas portuarias, la cuota íntegra de la tasa será el resultado de sumar los siguientes conceptos:

1.º Por el acceso y estancia de las embarcaciones en el puesto de atraque o de fondeo, la cuota será la cantidad resultante del producto de la superficie ocupada por el buque o la embarcación, expresada en metros cuadrados, por el número de días de estancia, completos o fracción, por la cuantía básica E y por el coeficiente que corresponda de los indicados en la tabla siguiente:

Tipo de atraque o de fondeo	Coeficiente
Atracada de punta a pantalán y muerto, boya o ancla	1,00
Atracada de punta a pantalán con instalación de pantalán lateral	2,00
Atracada de costado a muelle o pantalán	3,00
Abarloada a otra atracada de costado a muelle o pantalán u a otra abarloada	0,50
Fondeada con amarre a muerto, boya o punto fijo	0,60
Fondeada con amarre mediante medios propios	0,40

En las zonas con calados inferiores a dos metros en bajamar máxima viva equinoccial, los coeficientes serán el 50 por ciento de los señalados en el cuadro anterior.

2.º Por disponibilidad de servicios, la cuota íntegra de la tasa será la cantidad resultante del producto de la superficie ocupada por el buque o la embarcación, expresada en metros cuadrados, por el número de días de estancia completos o fracción, por el valor de la cuantía básica (E) y por los siguientes coeficientes:

Toma de agua: 0,07.

Toma de energía eléctrica: 0,10.

Los consumos de agua y energía eléctrica efectuados serán facturados con independencia de la liquidación de esta tasa.

Para las embarcaciones que tengan su base en el puerto la cuota de la tasa será el 80 por ciento de las señaladas en los ordinales 1.º y 2.º anteriores.

b) En dársenas o instalaciones náutico-deportivas otorgadas en régimen de concesión o autorización situadas totalmente en la Zona I o interior de las aguas portuarias, con espacio de agua también otorgado en concesión o autorización, la cuota íntegra de la tasa será la siguiente:

1.º Por el acceso, y en su caso, estancia de las embarcaciones, en el puesto de atraque o fondeo, la cuota será la cantidad resultante del producto de la superficie ocupada por la embarcación, expresada en metros cuadrados, por el número de días de estancia, completos o fracción de los mismos, por la cuantía básica (E) y por el coeficiente que corresponda de los indicados en la tabla siguiente:

Embarcación	General	Coeficiente – Embarcación a vela con eslora no superior a 12 metros o a motor no superior a 9 metros
Embarcaciones transeúntes o de paso	0,39	0,15
Embarcaciones que tienen su base en el puerto	0,32	0,10

2.º En las zonas con calados inferiores a dos metros en bajamar máxima viva equinoccial, los coeficientes serán el 50 por ciento de las señaladas en el párrafo anterior.

3.º Si, excepcionalmente, el espacio de agua no estuviera otorgado en concesión o autorización, la cuota de la tasa será un 80 por ciento superior a la prevista en esta letra.

c) En dársenas o instalaciones náutico-deportivas situadas total o parcialmente en Zona II, cuando el buque o la embarcación ocupe la Zona I la cuota de la tasa será la prevista en las letras a) y b) anteriores, según corresponda. Si, por el contrario, ocupa la Zona II o exterior de las aguas portuarias, la cuota de la tasa será el 30 por ciento de la prevista en las

letras a), ordinal 1.º, y b) anteriores para la Zona I y el 100 por ciento de la cuota de la tasa prevista en el ordinal 2.º de la letra a) anterior para la Zona I, según corresponda.

Artículo 227. *Superficie ocupada por el buque o embarcación.*

La superficie ocupada por el buque o la embarcación será el resultado del producto de la eslora total de la misma por su manga.

Artículo 228. *Pago anticipado y en régimen simplificado de la tasa.*

1. La tasa será exigible por adelantado:

a) En dársenas o instalaciones náutico-deportivas no concesionadas ni autorizadas, de acuerdo con los siguientes criterios:

1.º Para las embarcaciones transeúntes o de paso en el puerto la cuantía que corresponda por el período de estancia que se autorice. Si dicho período hubiera de ser ampliado, el sujeto pasivo deberá formular nueva solicitud y abonar nuevamente por adelantado el importe correspondiente al plazo ampliado.

2.º Para las embarcaciones con base en el puerto la cuantía que corresponda por períodos no inferiores a seis meses ni superiores a un año.

b) En las dársenas o instalaciones náutico-deportivas otorgadas en concesión o autorización, en los plazos que figuren en las cláusulas de la concesión o autorización, que no podrán ser superiores a un año.

2. En el supuesto de la letra b) del apartado anterior podrá exigirse la tasa en régimen de estimación simplificada salvo renuncia expresa del concesionario o autorizado. En éste régimen, la cuota tributaria se establecerá para cada concesión o autorización, teniendo en cuenta los datos estadísticos de tráfico de la concesión o autorización de los dos últimos años, efectuándose periódicamente una liquidación global por el importe que corresponda a la ocupación estimada. Para ello, los titulares de dársenas o instalaciones náutico-deportivas otorgadas en concesión o autorización deberán suministrar a las Autoridades Portuarias la información que les sea requerida y los datos precisos para la liquidación de esta tasa. Quienes se acojan a este régimen tendrán una bonificación del 25 por 100 en el importe de la cuota tributaria.

Artículo 229. *Cuantía básica.*

El valor de la cuantía básica de la tasa de embarcaciones deportivas y de recreo (E) se establece para todas las Autoridades Portuarias en 0,124 €. El valor podrá ser revisado en la Ley de Presupuestos Generales del Estado o en otra que, en su caso, se apruebe a estos efectos en función de la evolución de los costes portuarios y sectoriales, tomando en consideración las necesidades asociadas a la competitividad del sector turístico y en particular del sector náutico y de recreo.

Artículo 230. *Buques o embarcaciones con base en el puerto.*

A los efectos de la aplicación de la tasa, son buques o embarcaciones que tienen su base en el puerto aquellas que tienen autorizada la estancia en el puerto por período igual o superior a seis meses.

Son buques o embarcaciones transeúntes o de paso aquellas que tienen autorizada su estancia por un período limitado, inferior a seis meses.

El importe de la tasa aplicable será independiente de las entradas, salidas o días de ausencia de la embarcación, mientras tenga asignado puesto de atraque.

[. . .]

Sección 5.ª Tasa de ayudas a la navegación

Artículo 237. *Hecho imponible.*

El hecho imponible de la tasa consiste en la utilización del servicio de señalización marítima definido en el artículo 137 de esta ley.

También constituye el hecho imponible de dicha tasa la realización de actividades de investigación técnica de accidentes e incidentes marítimos que desarrolla la Autoridad Administrativa Independiente para la Investigación Técnica de Accidentes e Incidentes ferroviarios, marítimos y de aviación civil.

Artículo 238. *Sujetos pasivos.*

1. Son sujetos pasivos contribuyentes de esta tasa, con carácter solidario, el propietario del buque o embarcación, el naviero, y el capitán o patrón del buque o embarcación.

2. Son sujetos pasivos sustitutos de los contribuyentes a que se refiere el apartado anterior:

a) El consignatario del buque o embarcación, si el buque se encuentra consignado.

b) El concesionario o autorizado, en puertos, dársenas, muelles, pantalanes y otras instalaciones náutico-deportivas otorgadas en concesión o autorización.

3. Todos los sujetos pasivos sustitutos están solidariamente obligados al cumplimiento de las prestaciones materiales y formales derivadas de la obligación tributaria, sin perjuicio de que la Autoridad Portuaria se dirija en primer lugar al concesionario o autorizado. En caso de incumplimiento de sus obligaciones por parte de los sustitutos, en especial, en caso de impago de la tasa, la Autoridad Portuaria podrá exigir a los contribuyentes su cumplimiento.

Todo ello, sin perjuicio de las responsabilidades en que haya podido incurrir el sustituto.

Artículo 239. *Devengo de la tasa.*

El devengo de la tasa se produce cuando el buque o la embarcación comienza a recibir los servicios en aguas jurisdiccionales españolas.

Artículo 240. *Cuota íntegra.*

1. La cuota íntegra de la tasa es la siguiente:

a) A los buques mercantes, así como a los pesqueros congeladores y, en general, a aquellos buques a los que por sus características les sea de aplicación la tasa del buque: la resultante del producto del número de GT del buque, con un mínimo de 100 GT, por las cuantías básicas (A + C) y por el coeficiente 0,035 en las tres primeras escalas de cada año natural en un puerto español.

b) A los buques y embarcaciones dedicados a la pesca de altura o gran altura:

1.º En el caso de buques y embarcaciones que tengan la base en un puerto español: la resultante del producto del número de GT del buque o embarcación por las cuantías básicas (A + C) en cada año natural.

2.º En el caso de buques y embarcaciones que no tengan la base en un puerto español, la cuota de la tasa será la que se derive de dividir la cuota resultante del ordinal 1.º anterior entre el número de días de cada año natural, multiplicado por el número de días de estancia, completos o por fracción, que vaya a permanecer el buque o la embarcación en aguas jurisdiccionales españolas.

c) A los buques y embarcaciones dedicados a la pesca de bajura o litoral.

1.º En el caso de buques y embarcaciones que tengan la base en un puerto español: la resultante del producto de las cuantías básicas (A + C) por el coeficiente 50 en cada año natural.

2.º En el caso de buques y embarcaciones que no tengan la base en un puerto español, la cuota de la tasa será la que se derive de dividir la cuota resultante del ordinal 1.º anterior entre el número de días de cada año natural, multiplicado por el número de días de estancia,

completos o por fracción, que vaya a permanecer el buque o la embarcación en aguas jurisdiccionales españolas.

d) A los buques y embarcaciones de recreo o deportivos de eslora igual o superior a nueve metros si su propulsión es el motor y superior a 12 metros si su propulsión es la vela, que deban estar provistas de certificado de registro español-permiso de navegación o rol de despacho o dotación de buques.

1.º En el caso de embarcaciones que tengan la base en un puerto español: la resultante del producto de las cuantías básicas (A + C) por la eslora del buque, expresada en metros, por la manga del buque, expresada en metros, y por el coeficiente 16 en cada año natural.

2.º En el caso de embarcaciones que no tengan la base en un puerto español, la cuota de la tasa será la que se derive de dividir la cuota resultante del ordinal 1.º anterior entre el número de días de cada año natural, multiplicado por el número de días de estancia, completos o por fracción, que vaya a permanecer la embarcación en aguas jurisdiccionales españolas.

e) A las embarcaciones de recreo o deportivas de eslora inferior a nueve metros si su propulsión es el motor, que deban estar provistas de certificado de registro español-permiso de navegación, o rol de despacho o dotación de buques, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 171.e) de esta ley:

1.º En el caso de embarcaciones que tengan la base en un puerto español: la resultante del producto de las cuantías básicas (A + C) por la eslora del buque, expresada en metros, por la manga del buque, expresada en metros, y por el coeficiente 40, en una sola vez y validez indefinida.

2.º En el caso de embarcaciones que no tengan la base en un puerto español, la cuota de la tasa será la que se derive de dividir la cuota resultante del ordinal 1.º anterior entre el número de días de cada año natural, multiplicado por el número de días de estancia, completos o por fracción, que vaya a permanecer la embarcación en aguas jurisdiccionales españolas.

2. Los valores de las cuantías básicas de la tasa de ayudas a la navegación se establecen en 0,29 euros para la cuantía básica correspondiente al servicio de ayudas a la navegación prestado por las Autoridades Portuarias (A) y 0,28 euros para la cuantía básica correspondiente al servicio de ayudas a la navegación prestado por la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima y a la actividad investigadora de la Autoridad Administrativa Independiente para la Investigación Técnica de Accidentes e Incidentes ferroviarios, marítimos y de aviación civil (C). El valor de la cuantía básica podrá ser revisado en la Ley de Presupuestos Generales del Estado o en otra que, en su caso, se apruebe a estos efectos en función de la evolución de los costes del servicio.

Artículo 241. *Pago de la tasa.*

El pago de la tasa será exigible:

a) A los buques y embarcaciones incluidos en la letra a) del apartado 1 del artículo anterior: en las tres primeras escalas en el año natural en cada puerto español en el que entren, debiendo abonarse la cuantía de la tasa en la Autoridad Portuaria que tenga asignada, a efectos de señalización marítima, la zona geográfica en la que se encuentra situado el puerto.

b) A los buques y embarcaciones incluidos en las letras b), c) y d) del apartado 1 del artículo anterior:

1.º En el caso de buques y embarcaciones que tengan la base en un puerto español: una vez al año, debiendo abonarse la cuantía de la tasa en la Autoridad Portuaria que tenga asignada, a efectos de señalización marítima, la zona geográfica en la que se encuentre ubicado su puerto base.

2.º En el caso de buques y embarcaciones que no tengan su base en un puerto español: por día de estancia, completo o por fracción, en aguas jurisdiccionales españolas, debiendo abonarse el importe de la tasa en la Autoridad Portuaria que tenga asignada, a efectos de señalización marítima, la zona geográfica en la que se encuentre ubicado el puerto español

en el que realice cada escala. El pago será exigible cada vez que el buque o la embarcación entre en aguas jurisdiccionales españolas y se efectuará por el periodo que vaya a permanecer en las mismas durante cada escala.

c) A las embarcaciones a que hace referencia la letra e) del apartado 1 del artículo anterior:

1.º En el caso de embarcaciones que tengan la base en un puerto español: una única vez en el momento de su matriculación. El importe de la tasa se abonará en la Autoridad Portuaria que tenga asignada, a efectos de señalización marítima, la zona geográfica en la que se encuentre ubicado el órgano competente para la matriculación de la embarcación.

2.º En el caso de embarcaciones que no tengan su base en un puerto español: por día de estancia, completo o por fracción, en aguas jurisdiccionales españolas, debiendo abonarse el importe de la tasa en la Autoridad Portuaria que tenga asignada, a efectos de señalización marítima, la zona geográfica en la que se encuentre ubicado el puerto español en el que realice cada escala. El pago será exigible cada vez que el buque o la embarcación entre en aguas jurisdiccionales españolas y se efectuará por el periodo que vaya a permanecer en las mismas durante cada escala.

Artículo 241 bis. *Ingresos de la tasa de ayudas a la navegación que corresponden a la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima y a la Autoridad Administrativa Independiente para la Investigación Técnica de Accidentes e incidentes ferroviarios, marítimos y de aviación civil.*

Los ingresos devengados por el sumando de la tasa de ayudas a la navegación asociado con la cuantía básica (C) se considerarán recursos económicos de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima y de la Autoridad Administrativa Independiente para la Investigación Técnica de Accidentes e Incidentes ferroviarios, marítimos y de aviación civil. De la cantidad efectivamente recaudada por cada Autoridad Portuaria de acuerdo con el artículo 241 de esta ley, y con periodicidad trimestral, el 97,697 % será ingresada a SASEMAR y el restante 2,303 % a la Autoridad Administrativa Independiente para la Investigación Técnica de Accidentes e Incidentes ferroviarios, marítimos y de aviación civil. Estas operaciones recaudatorias no tendrán la consideración de ingresos ni de gastos de explotación para la Autoridad Portuaria.

La gestión y recaudación de esta tasa se efectuará por la Autoridad Portuaria correspondiente de acuerdo con lo previsto en el artículo 172 de esta ley, estando autorizada para celebrar el oportuno convenio con la Agencia Estatal de Administración Tributaria o con los órganos que correspondan de otras Administraciones territoriales para la gestión recaudatoria en periodo ejecutivo de la tasa.

Artículo 242. *Exigencia anticipada de la tasa.*

La tasa será exigible por adelantado y podrá exigirse en régimen de estimación simplificada en los puertos, dársenas, muelles, pantalanes y otras instalaciones de atraque, así como en instalaciones náutico-deportivas, que se encuentren en concesión o autorización, salvo renuncia expresa del concesionario o autorizado. En este régimen, la cuota tributaria se establecerá para cada concesión o autorización tomando en cuenta los datos estadísticos de tráfico de la concesión o autorización de los dos últimos años, efectuándose periódicamente una liquidación global por el importe que corresponda a la ocupación estimada. Quienes se acojan a este régimen tendrán una bonificación del 20 por ciento en el importe de la cuota tributaria.

Artículo 243. *Justificación del pago.*

El órgano competente para la matriculación de las embarcaciones, despacho de rol de navegación o dotación y para la emisión de los certificados de inspección de las mismas, exigirá como requisito para ello los justificantes de haber abonado la tasa de ayudas a la navegación.

Las Autoridades Portuarias exigirán la presentación de los justificantes de haber abonado la tasa, debiendo proceder, en caso contrario, a su liquidación.

Las Comunidades Autónomas, organismos portuarios dependientes o vinculados a éstas y los concesionarios o titulares de autorizaciones de puertos, dársenas e instalaciones portuarias deberán facilitar a la Autoridad Portuaria correspondiente la debida información y suministrar los datos precisos para la liquidación de esta tasa.

Artículo 244. *Convenios interadministrativos.*

Las Autoridades Portuarias y Puertos del Estado podrán suscribir convenios con las Comunidades Autónomas y organismos portuarios dependientes o vinculados a éstas para el cobro de esta tasa.

Sección 6.ª Bonificaciones

Artículo 245. *Bonificaciones de las tasas de actividad y utilización.*

1. Para incentivar mejores prácticas medioambientales, la Autoridad Portuaria aplicará las siguientes bonificaciones:

a) Cuando los buques acrediten el cumplimiento de unas determinadas condiciones de respeto al medio ambiente, mejorando las exigidas por las normas y convenios internacionales, y además, la compañía naviera o, en su caso, el armador, al que pertenece el buque tenga suscrito un convenio con la Autoridad Portuaria en materia de buenas prácticas ambientales asociadas a las operaciones y a la permanencia de buques en puerto, a la cuota de la tasa del buque se aplicará una bonificación de un 5 por ciento.

Dicho convenio deberá contemplar un conjunto de instrucciones técnicas y operativas, basado en las guías de buenas prácticas ambientales aprobadas por Puertos del Estado, cuyo cumplimiento operativo pueda ser verificado mediante un sistema de gestión medioambiental. El cumplimiento por el buque de las normas y convenios internacionales en esta materia deberá estar certificado por entidades de certificación acreditadas para ello por organismos pertenecientes a la International Accreditation Forum. El cumplimiento del convenio suscrito se acreditará por parte de la Autoridad Portuaria.

b) Cuando el titular de una licencia para prestar el servicio portuario de manipulación de mercancías, o el titular de la concesión o autorización de una terminal de manipulación de mercancías cumpla los requisitos que se citan posteriormente se aplicarán las siguientes bonificaciones a la cuota de la tasa de actividad:

Con carácter general: 15 por ciento.

A la parte de la cuota de la tasa correspondiente a tráfico manipulado de graneles sólidos o líquidos: 20 por ciento.

c) Cuando el titular de una concesión o autorización realice actividades pesqueras, náutico-deportivas o de construcción, reparación, transformación o desguace de buques, se aplicará una bonificación del 15 por ciento a la cuota de la tasa de actividad.

Los requisitos que debe cumplir el titular de la autorización, concesión o licencia, en su caso, a los efectos de lo previsto en las letras b) y c) anteriores, serán los siguientes:

1.º Tener suscrito un convenio con la Autoridad Portuaria en materia de buenas prácticas ambientales.

Dicho convenio deberá contemplar un conjunto de instrucciones técnicas y operativas cuyo cumplimiento pueda ser verificado mediante un sistema de gestión medioambiental, basado en las guías de buenas prácticas ambientales aprobadas por Puertos del Estado, cuyo alcance comprenda la totalidad de los tráficos manipulados.

2.º Estar inscrito en el registro del sistema comunitario de gestión y auditoría ambiental (EMAS) o tener implantado un sistema de gestión ambiental basado en UNE-EN-ISO-14001 certificado por una entidad acreditada a tal efecto por la Entidad Nacional de Acreditación (ENAC), y cuyo alcance comprenda todos aquellos servicios relacionados con la actividad objeto de autorización o concesión.

2. Para incrementar la calidad en la prestación de los servicios:

a) Cuando la compañía naviera o, en el caso de embarcaciones pesqueras, el armador tenga en vigor una certificación de servicios cuyo alcance comprenda todas las operaciones del buque en puerto, basada en los referenciales de calidad del servicio aprobados por Puertos del Estado o, en su caso, en los referenciales específicos aprobados en su desarrollo por la Autoridad Portuaria, y validados por Puertos del Estado en cuanto a su ajuste a los citados referenciales de calidad, a la cuota de la tasa del buque se le aplicará una bonificación de un 5 por ciento.

La certificación de servicios debe estar emitida por una entidad acreditada a tal efecto por ENAC conforme a la norma UNE-EN-45011 o aquélla que la sustituya, o por una entidad cuyo sistema de emisión cumpla los requisitos de la misma.

b) Cuando el prestador de un servicio portuario o el titular de la concesión o autorización de una terminal marítima de mercancías o de una estación marítima, tenga en vigor una certificación de servicio, basada en los referenciales de calidad del servicio aprobados por Puertos del Estado o, en su caso, en los referenciales específicos aprobados en su desarrollo por la Autoridad Portuaria y validados por Puertos del Estado en cuanto a su ajuste a los citados referenciales de calidad, emitida por una entidad acreditada a tal efecto por ENAC conforme a la Norma UNE-EN 45011, a la cuota de la tasa de actividad se aplicará una bonificación del 15 por ciento.

c) Cuando el titular de una licencia del servicio de manipulación de mercancías, o el concesionario o autorizado cuyo objeto concesional sea una terminal marítima de mercancías en la que se preste dicho servicio, supere por encima del 30 por ciento los niveles mínimos de productividad establecidos en los Pliegos de Prescripciones Particulares del servicio o en el título habilitante de la ocupación privativa del dominio público, a la cuota de la tasa de actividad se aplicará una bonificación de igual valor que el porcentaje de aumento de la productividad con respecto al valor citado, con un valor máximo del 50 por ciento. La liquidación de esta bonificación se realizará al final del ejercicio, cuando se liquide la tasa de actividad conforme a lo previsto en el artículo 191, considerando para su cálculo los valores medios de productividad del ejercicio.

3. Para incentivar la captación, la fidelización y el crecimiento de los tráficos y de los servicios marítimos que coadyuven al desarrollo económico y social de la zona de influencia económica de los puertos o de España en su conjunto, podrán aplicarse bonificaciones adicionales, no superiores al 40 por ciento, a la cuota de las tasas del buque, del pasaje y de la mercancía.

Los tráficos y servicios marítimos susceptibles de esta bonificación serán los calificados como sensibles, prioritarios o estratégicos para cada Autoridad Portuaria.

Dichas bonificaciones podrán diferenciarse para cada uno de los tráficos y servicios marítimos calificados como sensibles, prioritarios o estratégicos así como para cada una de las tasas y podrán escalarse respectivamente en función del número de GT o del volumen de pasaje o de mercancías aportado por el sujeto pasivo en el ejercicio anterior en relación con los tráficos totales en dicho ejercicio correspondiente al tráfico o servicio marítimo considerado, o del crecimiento anual de dichos tráficos o servicios respecto a ese ejercicio, debiendo ser idénticas para todos los sujetos pasivos en las mismas condiciones.

En el caso de que las bonificaciones se escalen de acuerdo con lo dispuesto en el apartado anterior, la Autoridad Portuaria liquidará las mismas al final del ejercicio en función del crecimiento real de los tráficos o servicios marítimos calificados como sensibles, prioritarios o estratégicos aportados por el sujeto pasivo en el ejercicio.

A propuesta del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria, el Plan de Empresa acordará de forma motivada los tráficos y servicios marítimos sujetos a bonificación y las condiciones de aplicación de las bonificaciones reguladas en este apartado, así como su límite conjunto para su importe total en el ejercicio, teniendo en cuenta la evolución, características y condicionamientos de la demanda, así como la situación de los mercados y la posición competitiva del puerto respecto a los mismos.

En la Ley de Presupuestos Generales del Estado o, en la que, en su caso se apruebe, se incluirá la definición de los tráficos y servicios marítimos sujetos a esta bonificación, así como el valor de la misma para cada una de las tasas y, en su caso, condiciones y escalas de aplicación.

Para el cálculo de la bonificación a aplicar se estará a lo dispuesto en el artículo 163 de esta ley.

El importe total de las bonificaciones reguladas en este apartado que aplique anualmente cada Autoridad Portuaria no podrá ser superior al 20 por ciento de la recaudación anual conjunta por las tasas del buque, del pasaje y de la mercancía del último ejercicio anterior al año en que se acuerda el Plan de Empresa.

3 bis. En todo caso, a los efectos del apartado 3 del presente artículo, los tráficos regulares de pasaje o carga rodada que unen el territorio peninsular español con las Comunidades Autónomas de las Illes Balears y Canarias y las ciudades de Ceuta y Melilla serán calificados como tráficos sensibles, prioritarios o estratégicos que coadyuvan al desarrollo económico y social de España en su conjunto.

La bonificación aplicada a los tráficos regulares de pasaje o carga rodada, a que se refiere el anterior párrafo, no computará respecto al 20 por ciento de la recaudación anual conjunta por las tasas del buque, del pasaje y de la mercancía, establecido como límite máximo para las bonificaciones reguladas en el apartado 3. Esta bonificación no será incompatible con las que puedan establecerse para un mismo servicio marítimo con arreglo a lo dispuesto en el apartado 5 de este artículo.

En los supuestos regulados en este apartado, una vez aprobadas las bonificaciones adicionales a la cuota de las tasas del buque, del pasaje y de la mercancía de conformidad con el nuevo límite establecido, la autoridad portuaria podrá proceder a su aplicación con efectos a partir del 1 de marzo de 2020 y, en consecuencia, revisar, a solicitud del sujeto pasivo, las liquidaciones ya practicadas desde la citada fecha. La práctica de la correspondiente liquidación no devengará intereses a favor del sujeto pasivo de la tasa.

4. Para potenciar y consolidar el papel de España como plataforma logística internacional, podrán aplicarse las siguientes bonificaciones a la cuota de las tasas del buque y de la mercancía:

A la tasa del buque cuando el buque atraque en una terminal de contenedores en régimen de concesión o autorización.

A la tasa de la mercancía, para mercancías de entrada o salida marítima o en tránsito marítimo en una terminal de contenedores en régimen de concesión o autorización.

En función de la proporción de contenedores en régimen de tránsito marítimo (t), respecto del total de tráfico de contenedores en la terminal o en el conjunto de terminales de un determinado puerto, registrado en el último ejercicio anterior al año en que se acuerda el Plan de Empresa, estas bonificaciones no podrán ser superiores a los porcentajes que se indican:

Proporción de tránsito (t)	Bonificación
0 < t < 25%	40%
25% < t < 50%	50%
t > 50%	60%

En el caso de inicio de actividad de la terminal, para los dos primeros ejercicios se considerarán las estimaciones razonables de tráficos, aceptadas por la Autoridad Portuaria.

A propuesta del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria, el Plan de Empresa acordará de forma motivada las condiciones de aplicación de las bonificaciones reguladas en este apartado, así como su límite conjunto para su importe total en el ejercicio, teniendo en cuenta la evolución, características y condicionamientos de la demanda de tránsito de contenedores, así como la situación de este mercado y la posición competitiva del puerto respecto al mismo. La bonificación aprobada será de aplicación a todas las terminales de contenedores del puerto en régimen de concesión o autorización.

En la Ley de Presupuestos Generales del Estado o, en la que, en su caso se apruebe, se incluirá el valor de la bonificación para cada una de las tasas y, en su caso, las condiciones de aplicación.

Para el cálculo de la bonificación a aplicar se estará a lo dispuesto en el artículo 163 de esta ley.

Esta bonificación es incompatible con las que puedan establecerse para el mismo tipo de tráfico con arreglo a lo dispuesto en el apartado 3 de este artículo.

5. Para tener en cuenta la condición de insularidad, especial aislamiento o ultraperifericidad de las Islas Canarias, se aplicarán las siguientes bonificaciones a la cuota de las tasas del buque, del pasaje y de la mercancía, en los puertos de interés general del archipiélago canario y balear, así como en los puertos de Ceuta y Melilla, para todos aquéllos servicios marítimos que unan estos puertos con otros puertos, salvo los situados en el mismo archipiélago:

A la tasa del buque: hasta el 40 por ciento. Esta bonificación únicamente podrá tomarse en consideración cuando sea de aplicación la cuantía básica S y no es compatible con el coeficiente reductor de la tasa del buque del artículo 197.1.h). No obstante, para buques tipo ro-ro puro, ro-pax, con-ro y ferry, los valores adoptados para esta bonificación no podrán dar lugar a que la tasa del buque sea mayor que la correspondiente a la aplicación del citado artículo.

A la tasa del pasaje: hasta el 45 por ciento en el supuesto de pasajeros en régimen de transporte y 60 por ciento a los vehículos en régimen de pasaje. Esta bonificación no es compatible con el coeficiente reductor de la tasa del pasaje de letra d) del artículo 208. No obstante, los valores adoptados para esta bonificación no podrán dar lugar a que la tasa del pasaje sea mayor que la correspondiente a la aplicación de la citada letra.

A la tasa de la mercancía: hasta el 40 por ciento. Esta bonificación únicamente podrá tomarse en consideración en los supuestos de mercancía en régimen de entrada o salida marítima, no siendo compatible con los coeficientes reductores de la tasa de la mercancía de la letra b) del artículo 216. No obstante, los valores adoptados para esta bonificación no podrán dar lugar a que la tasa a la mercancía sea mayor que la correspondiente a la aplicación de la citada letra.

A propuesta del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria, el Plan de Empresa acordará de forma motivada las condiciones de aplicación de las bonificaciones reguladas en este apartado, así como su límite conjunto por su importe total en el ejercicio.

En la Ley de Presupuestos Generales del Estado o, en la que, en su caso se apruebe, se incluirá el valor de la bonificación para cada una de las tasas y, en su caso, las condiciones de aplicación.

6. **(Derogado)**

7. Las bonificaciones a la tasa del buque reguladas en los apartados 1 y 2 de este artículo no serán aplicables a los supuestos previstos en la letra e) del artículo 197.

[. . .]

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.

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.

Artículo 254. *Responsabilidad civil.*

Las empresas navieras españolas estarán obligadas a tener asegurada la responsabilidad civil en la que puedan incurrir en el curso de la explotación de sus buques, en los términos que reglamentariamente se determinen por el Gobierno de acuerdo con las coberturas usuales de este ramo en el mercado internacional.

Dicha reglamentación establecerá, asimismo, la obligatoriedad y el alcance del seguro de responsabilidad civil para la navegación de cualesquiera otros buques civiles españoles no incluidos en el párrafo anterior.

Igualmente, el Gobierno determinará los supuestos en que los buques extranjeros que naveguen por la zona económica exclusiva, zona contigua, mar territorial o aguas interiores españolas deban tener asegurada la responsabilidad civil que pueda derivarse de su navegación, así como el alcance de dicha cobertura.

[. . .]

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)

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.

[. . .]

TÍTULO IV

Tasas

[. . .]

CAPÍTULO III

Tasa por la emisión o renovación de la libreta marítima

Artículo 289. *Hecho imponible y devengo.*

1. Constituye el hecho imponible de la tasa la prestación de los servicios de expedición o renovación de la Libreta Marítima, necesaria para el ejercicio de la profesión en buques de acuerdo con las disposiciones vigentes.

2. El devengo de la tasa se producirá en el momento en que se presente la solicitud que motive el servicio, que no se tramitará sin que se haya efectuado el pago correspondiente.

Artículo 290. *Sujetos pasivos, cuantía, gestión y pago.*

1. Son sujetos pasivos de la tasa las personas físicas que soliciten la prestación de servicios que constituyen el hecho imponible.

2. La cuantía de la tasa es: 40 €.

3. La gestión de la tasa se llevará a cabo por la Dirección General de la Marina Mercante del Ministerio de Fomento.

4. El pago de la tasa se realizará en efectivo, en entidad de depósito autorizada por el Ministerio de Economía y Hacienda, y le será aplicable lo dispuesto en el Reglamento General de Recaudación, aprobado por Real Decreto 939/2005, de 29 de julio.

CAPÍTULO IV

Tasas por la emisión de certificado de seguro o de otra garantía financiera relativa a la responsabilidad civil por daños debidos a contaminación por hidrocarburos

Artículo 291. *Hecho imponible y devengo.*

1. Constituye el hecho imponible de las tasas la prestación de los servicios de emisión de certificado de seguro o de otra garantía financiera relativa a la responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques o por hidrocarburos, respectivamente, a personas físicas o jurídicas.

2. El devengo de una y otra tasa se producirá en el momento en que se presente la solicitud que motive el servicio, que no se tramitará sin que se haya efectuado el pago correspondiente.

Artículo 292. *Sujetos pasivos, cuantía, gestión y pago.*

1. Son sujetos pasivos de las tasas las personas físicas o jurídicas que soliciten la prestación de servicios que constituyen el hecho imponible.

2. La cuantía de ambas tasas es: 120 €.

3. La gestión de las tasas se llevará a cabo por la Dirección General de la Marina Mercante del Ministerio de Fomento.

4. El pago de las tasas se realizará en efectivo, en entidad de depósito autorizada por el Ministerio de Economía y Hacienda, y le será aplicable lo dispuesto en el Reglamento General de Recaudación, aprobado por Real Decreto 939/2005, de 29 de julio.

[. . .]

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 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.

Disposición adicional primera. *Zona de servicio.*

Cuando aún no se haya delimitado la zona de servicio mediante la aprobación de un Plan de Utilización de Espacios Portuarios o de un instrumento de Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, se considerará zona de servicio de los puertos de competencia estatal el conjunto de los espacios de tierra incluidos en la zona de servicio existente a la entrada en vigor de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante y las superficies de agua comprendidas en las zonas I y II delimitadas para cada puerto a efectos tarifarios, de acuerdo con la normativa vigente.

Disposición adicional segunda. *Zona contigua.*

En la zona contigua definida en el artículo 8.1 de la presente ley, el Gobierno podrá adoptar las medidas de fiscalización necesarias para:

a) Prevenir en el territorio nacional o en el mar territorial las infracciones de las leyes y reglamentos aduaneros, de contrabando, fiscales, de inmigración o sanitarios.

b) Sancionar dichas infracciones.

Disposición adicional tercera. *Capitanías y Capitanes de Puerto.*

Toda referencia normativa hecha a las Capitanías de Puerto o a los Capitanes de Puerto, deberá entenderse hecha a las Capitanías Marítimas o a los Capitanes Marítimos a que se refiere el artículo 266 de esta ley.

Disposición adicional cuarta. *Colaboración interministerial.*

1. Los Departamentos de la Administración General del Estado y los demás organismos de las Administraciones públicas podrán recabar la colaboración de los servicios del Ministerio de Fomento cuando necesidades de interés general así lo requieran.

Asimismo, el Ministerio de Fomento podrá recabar la colaboración de los servicios adscritos a los referidos Departamentos u organismos que realicen funciones en el ámbito portuario o marítimo, siempre que concurran necesidades de interés general.

2. El Ministerio de Fomento podrá solicitar del Ministerio del Interior la colaboración de sus servicios marítimos cuando así lo requieran necesidades de interés general en el ámbito de la Marina Civil, de la seguridad de personas o cosas, o del transporte marítimo.

Disposición adicional quinta. *Política de defensa en los ámbitos portuario y marítimo.*

1. De conformidad con lo establecido en la legislación reguladora de la defensa nacional, el Ministerio de Fomento es el órgano de la Administración General del Estado con competencia en todo el territorio nacional para ejecutar la política de defensa en los puertos y en el sector de la Marina Mercante, bajo la coordinación del Ministro de Defensa.

2. En el marco de las funciones relacionadas con la defensa civil, corresponde al Ministerio de Fomento, en coordinación con el de Defensa, estudiar, planificar, programar, ejecutar e inspeccionar cuantos aspectos o actuaciones se relacionen con la aportación de recursos dependientes del Departamento a la defensa nacional, en el ámbito de los puertos que dependan de la Administración General del Estado y en el de la Marina Mercante.

De igual modo, desarrollará las mismas funciones en lo que se refiere a la movilización de las personas, los bienes y los servicios de acuerdo con los planes sectoriales y ministeriales de movilización.

A estos efectos, se dispondrán permanentemente actualizados cuantos mecanismos de transformación de la organización civil de la Marina Mercante sean precisos.

3. El Ministerio de Fomento desarrollará las normas y procedimientos precisos para:

a) El conocimiento por parte del Ministerio de Defensa de los efectivos, características y situación de la flota mercante, así como la aportación de contingentes de dicha flota a la Armada en situaciones de crisis.

b) Imponer obligaciones de servicio público por motivos de defensa nacional o en situaciones de crisis o con la finalidad de garantizar su prestación bajo condiciones de continuidad y regularidad, sin perjuicio de las indemnizaciones que pudieran resultar aplicables conforme a la legislación vigente.

c) Disponer que toda empresa naviera española con sucursales o centros de actividad situados fuera del territorio nacional, contribuya con sus medios al mantenimiento del sistema y necesidades de la defensa nacional.

d) La notificación por las empresas navieras españolas de cuantos contratos de arrendamiento o fletamento de buques mercantes españoles concierten con empresas extranjeras.

e) La comunicación, por los capitanes de los buques mercantes españoles que se encuentren en navegación, de su posición geográfica a la Dirección General de la Marina Mercante, especialmente en situaciones de crisis o de tensión internacional, dando aquélla cuenta de dicha información al Cuartel General de la Armada.

4. Lo establecido en el apartado anterior en relación con la flota mercante se entenderá aplicable a otros buques civiles cuando su empleo sea necesario para la consecución de las necesidades de la defensa nacional.

[. . .]

Disposición adicional undécima. *Mantenimiento de la titularidad de las Comunidades Autónomas en materia portuaria.*

Sin perjuicio de la posibilidad de aplicación de lo establecido en sus artículos 4.2 y 4.3, la presente ley no afectará a la titularidad de las Comunidades Autónomas sobre todos aquellos puertos o instalaciones marítimas incluidos expresamente en los correspondientes Decretos de transferencia o en las actas de adscripción del dominio público marítimo-terrestre suscritas por la Administración General del Estado y la correspondiente Comunidad Autónoma.

[. . .]

Disposición adicional vigésima segunda. *Determinación de las cuantías básicas de las tasas del buque, del pasaje, de la mercancía, de las embarcaciones deportivas y de recreo, de la tasa por utilización de la zona de tránsito, de la tasa de ayudas a la navegación, de la tarifa fija por el servicio de recepción de desechos generados por buques y de los coeficientes correctores a la tasa del buque, de la mercancía y del pasaje.*

1. Las cuantías básicas de la tasa del buque (B y S), de la tasa del pasaje (P), de la tasa de la mercancía (M), de la tasa de las embarcaciones deportivas y de recreo (E), de la tasa por utilización de la zona de tránsito (T) y de la tasa de ayudas a la navegación (A), establecidas en la presente ley, podrán ser revisadas en la Ley de Presupuestos Generales del Estado, o en la que en su caso, se apruebe.

2. El valor de la cuantía básica de la tarifa fija por los servicios de recepción de desechos generados por buques (R) establecido en la presente ley, podrá ser revisada en la Ley de Presupuestos Generales del Estado o en la que, en su caso, se apruebe.

3. Las Autoridades Portuarias acordarán con el Organismo Público Puertos del Estado, en el marco de los acuerdos del Plan de Empresa, las correspondientes propuestas de coeficientes correctores a las tasas del buque, del pasaje y de la mercancía de acuerdo con los límites y criterios establecidos en el artículo 166 de esta ley. El acuerdo finalmente alcanzado se elevará al Ministerio de Fomento, que lo remitirá, si procede, al Ministerio de Economía y Hacienda para su incorporación al Proyecto de Ley de Presupuestos Generales del Estado o en la que, en su caso, se apruebe.

4. El Ministerio de Fomento, a propuesta de Puertos del Estado, oída la Intervención General de la Administración del Estado, establecerá los criterios de elaboración de las contabilidades de costes que han de desarrollar las Autoridades Portuarias, con el objeto de que las propuestas de coeficientes correctores tomen en consideración la estructura de costes con idéntica metodología en todas las Autoridades Portuarias. Asimismo, dicho Departamento podrá fijar los criterios generales de elaboración y presentación de las citadas propuestas.

5. Hasta la aprobación de los criterios generales que deben regir las propuestas de coeficientes correctores y de los criterios de contabilidad de costes, las Autoridades Portuarias podrán realizar libremente sus propuestas de coeficientes correctores, siempre que respeten los límites establecidos en el artículo 166 de esta ley.

[. . .]

Disposición adicional vigésima quinta. *Limitaciones de la propiedad por razones de protección del dominio público.*

Las limitaciones de la propiedad sobre los terrenos contiguos a la ribera del mar por razones de protección del dominio público marítimo-terrestre previstas en el título II de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, serán de aplicación a los terrenos colindantes con el dominio público portuario que conserve las características naturales del dominio público marítimo-terrestre definido en el artículo 3 de la referida Ley.

[. . .]

Disposición adicional trigésima tercera. *Responsabilidad medioambiental.*

Lo dispuesto en esta Ley en materia de responsabilidad medioambiental procederá sin perjuicio de la aplicación, cuando corresponda, de la Ley 26/2007, de 23 de octubre, de Responsabilidad Medioambiental.

[. . .]

Disposición adicional trigésima quinta. *Actualización de las cuantías de las tasas.*

Las cuantías de las tasas reguladas en el título IV del Libro Segundo de la presente ley podrán ser modificadas por la Ley de Presupuestos Generales del Estado

[. . .]

Disposición final primera. *Fundamento constitucional.*

Esta ley se dicta al amparo de las competencias que corresponden al Estado en materia de legislación laboral, Hacienda del Estado, Marina Mercante y puertos de interés general, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 149.1.7ª, 149.1.14.ª, y 149.1.20.ª de la Constitución.

Disposición final segunda. *Desarrollo reglamentario.*

1. El Consejo de Ministros podrá dictar las normas reglamentarias y disposiciones administrativas de carácter general que requiera el desarrollo y aplicación de esta ley, sin perjuicio del ejercicio por el Ministro de Fomento de su potestad reglamentaria en los términos legalmente establecidos.
2. En el plazo fijado al efecto por la Ley 33/2010, de 5 de agosto, en los términos previstos en el artículo 153 de esta ley, deberá producirse la aprobación de:

a) La Orden del Ministro de Fomento por la que se determinen las titulaciones de formación profesional que habiliten para las actividades incluidas en el servicio de manipulación de mercancías.
b) La resolución de Puertos del Estado que determine el contenido mínimo de las pruebas de aptitud psicofísica que deba ser superada por quienes deseen prestar sus servicios en el desarrollo de las actividades que integran el servicio a que se refiere la letra anterior.
3. Corresponde al Ministro de Fomento la competencia para establecer las condiciones y las compensaciones económicas por obligaciones de servicio público, con sujeción a los reglamentos comunitarios sobre establecimiento de obligaciones de servicio público en los transportes marítimos.

Disposición final tercera. *De los auxilios, salvamentos, remolques, hallazgos y extracciones marítimas.*

1. Las disposiciones contenidas en el título II de la Ley 60/1962, de 24 de diciembre, que regula cuestiones relativas a la jurisdicción y procedimiento en materia de auxilios, salvamento, remolques, hallazgos y extracciones marítimas, continuarán en vigor en calidad de normas reglamentarias y podrán ser derogadas o modificadas por el Gobierno a propuesta conjunta de los Ministros de Defensa y Fomento.
2. A propuesta del Ministro de Fomento, el Gobierno deberá reglamentar la organización de los Juzgados Marítimos Permanentes y del Tribunal Marítimo Central, al objeto de adaptarlos a lo previsto en esta ley, pudiendo proceder al cambio de su denominación.

Disposición final cuarta. *Seguridad Marítima.*

Las alusiones a la seguridad marítima efectuadas en esta ley han de entenderse referidas a los aspectos técnicos de la seguridad de los buques y la navegación, la carga y las personas a bordo, no afectando a los aspectos de la seguridad de los espacios marítimos y de los intereses nacionales en la mar regulados en la Ley Orgánica 5/2005, de 17 de noviembre, de la Defensa Nacional. Asimismo, las competencias y funciones atribuidas a los organismos públicos portuarios y a la Marina Mercante, habrán de entenderse sin perjuicio de lo previsto en dicha norma.

ANEXO I

Puertos de interés general

Son puertos de interés general y por lo tanto, y de acuerdo con el artículo 149.1.20.a de la Constitución Española, competencia exclusiva de la Administración del Estado, los siguientes:

1. Pasaia y Bilbao en el País Vasco.
2. Santander en Cantabria.
3. Gijón-Musel y Avilés en Asturias.

4. San Cibrao, Ferrol y su ría, A Coruña, Vilagarcía de Arousa y su ría, Marín y ría de Pontevedra y Vigo y su ría, en Galicia.

5. Huelva, Sevilla y su ría, Cádiz y su bahía (que incluye el Puerto de Santa María, el de la zona franca de Cádiz, Puerto Real, el Bajo de la Cabezuela y Puerto Sherry), Tarifa, Bahía de Algeciras, Málaga, Motril, Almería y Carboneras en Andalucía.

6. Ceuta y Melilla.

7. Cartagena (que incluye la dársena de Escombreras) en Murcia.

8. Alicante, Gandía, Valencia, Sagunto y Castellón en la Comunidad Valenciana.

9. Tarragona y Barcelona en Cataluña.

10. Palma, Alcúdia, Maó, Eivissa y la Savina en Illes Balears.

11. Arrecife, Puerto Rosario, La Hondura, Las Palmas (que incluye el de Salinetas y el de Arinaga), Santa Cruz de Tenerife (que incluye el de Granadilla), Los Cristianos, San Sebastián de la Gomera, Santa Cruz de la Palma y la Estaca en Canarias.

ANEXO II

Definiciones a los efectos de esta ley

1.ª Arqueo bruto (GT): es el que como tal figura en el Certificado Internacional de Arqueo de Buques (Convenio Internacional de Londres de 1969).

2.ª Eslora total: en buques y embarcaciones, es la distancia medida paralelamente a la línea de flotación entre dos planos perpendiculares al plano central del buque o embarcación, situados uno en la parte más a proa y el otro en la parte más a popa. En el resto de artefactos flotantes, es la distancia medida paralelamente a la línea de flotación entre dos planos perpendiculares al plano central del artefacto, situados en los puntos del citado artefacto más alejados entre sí. La eslora total excluye todas las partes móviles que se puedan desmontar de forma no destructiva sin afectar a la identidad estructural de la embarcación.

3.ª Manga: en buques y embarcaciones, es la distancia medida paralelamente a la línea de flotación entre dos planos perpendiculares al plano central del buque o embarcación situados uno en la parte más a estribor y el otro en la parte más a babor. En el resto de artefactos flotantes, es la distancia medida paralelamente a la línea de flotación entre dos planos perpendiculares al plano central del artefacto y paralelos a la eslora, situados en los puntos del citado artefacto más alejados entre sí.

4.ª Salida marítima de mercancías: operación de intercambio del modo terrestre al marítimo que consiste en la entrada de las mercancías a la zona de servicio del puerto por vía terrestre, el embarque de éstas o sus productos derivados en un buque o medio flotante y su salida por vía marítima.

5.ª Entrada marítima de mercancías: operación de intercambio del modo marítimo al terrestre que consiste en la entrada de las mercancías a la zona de servicio del puerto por vía marítima, su desembarque desde un buque o medio flotante a tierra o a un medio de transporte terrestre y salida de éstas o sus productos derivados por vía terrestre.

6.ª Transbordo de mercancías: operación de transferencia directa de mercancías de un buque a otro, sin depositarse en los muelles y con presencia simultánea de ambos buques durante la operación.

7.ª Tránsito marítimo: operación de transferencia de mercancías o elementos de transporte en el modo marítimo en que éstas son descargadas de un buque al muelle, y posteriormente vuelven a ser cargadas en otro buque, o en el mismo en distinta escala, sin haber salido de la zona de servicio del puerto.

8.ª Tránsito terrestre: operación de transferencia de mercancías o elementos de transporte en el modo terrestre, en que su entrada y salida de la zona de servicio del puerto es por vía terrestre.

9.ª Pasajero de crucero turístico en embarque o desembarque: son los pasajeros de un buque calificado y autorizado para operar como crucero turístico que inician o finalizan su viaje en ese puerto.

10.ª Pasajero de crucero turístico en tránsito en un puerto: son los pasajeros de un buque calificado y autorizado para operar como crucero que inician y finalizan su viaje en otro puerto.

11.ª Terminal marítima de mercancías: instalación destinada a realizar la transferencia de mercancías entre los modos marítimo y terrestre, o el tránsito y transbordo marítimos, que puede incluir superficies anejas para el depósito o almacenamiento temporal de las mercancías y los elementos de transporte, así como para su ordenación y control.

12.ª Puerto base de cruceros: puerto en el que, para una escala determinada, se cumpla alguna de las siguientes condiciones:

a) Que en la escala inicien o finalicen el crucero al menos un 50 por 100 del total de pasajeros de esa escala.

b) Que en la escala del crucero, el total de pasajeros que inicien o finalicen su viaje no sea inferior a 250.

Se entiende que inician o finalizan el crucero aquellos pasajeros que no sean declarados en régimen de crucero turístico en tránsito.

13.ª Compañía de cruceros: empresa naviera o conjunto de empresas navieras, del mismo grupo empresarial, dedicadas a la explotación de buques de pasajeros tipo crucero turístico.

14.ª Estación o terminal marítima de pasajeros: instalación destinada a facilitar el acceso de los pasajeros y sus equipajes, y de vehículos en régimen de pasaje, desde tierra a los buques y desde éstos a tierra, que puede incluir superficies anejas para el depósito o almacenamiento temporal de los vehículos en régimen de pasaje, así como edificios para el control y ordenación de pasajeros, vehículos y equipajes y la prestación de servicios auxiliares.

15.ª Pasajero: persona que viaje a bordo de un buque, que no tenga la condición de tripulante, incluidos los conductores de elementos de transporte sujetos a la tasa de la mercancía.

16.ª Estación o terminal marítima de pasajeros dedicadas a uso particular: aquella otorgada en concesión o autorización, no abierta al tráfico comercial general, en la que se presten servicios al pasaje transportado en buques explotados exclusivamente por las empresas navieras del titular o de su grupo empresarial autorizadas en dicho título.

17.ª Terminal de mercancías dedicada a uso particular: aquélla otorgada en concesión o autorización, no abierta al tráfico comercial general, en la que se manipulen mercancías propiedad del titular de la misma o de sus accionistas o partícipes, así como del grupo de empresas al que pertenezca, o se operen buques explotados exclusivamente por las empresas navieras del titular o de su grupo empresarial autorizadas en el título concesional. Asimismo, es aquélla otorgada en concesión o autorización al titular de una planta de transformación o instalación industrial o a una empresa de su mismo grupo empresarial, no abierta al tráfico comercial general en la que se manipulen mercancías directa y exclusivamente vinculadas con la referida planta o instalación expresamente identificada en el título concesional.

18.ª Empresa estibadora: aquella que es titular de una licencia de prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías.

19.ª Grupo empresarial: se entenderá aplicable este concepto en los supuestos a los que se refiere el artículo 42.1 del Código de Comercio y el artículo 18 del Real Decreto legislativo 1/2010, de 2 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital.

20.ª Servicio marítimo: el que se presta a un determinado tipo de tráfico en un puerto, cuando el buque o conjunto de buques de la misma compañía naviera o de cruceros unen dicho puerto con otros determinados, transportando un mismo tipo y naturaleza de mercancías o un determinado tipo de pasaje, elemento de transporte o unidad de carga.

21.ª Servicio marítimo regular: el que se presta a un determinado tipo de tráfico en un puerto, cuando el buque o conjunto de buques de la misma compañía naviera o de cruceros (o bien un conjunto de buques de distintas compañías navieras con acuerdos de explotación compartida) unen dicho puerto con otros determinados, transportando un mismo tipo y naturaleza de mercancías o un determinado tipo de pasaje, elemento de transporte o unidad de carga, y además, se oferta de forma general y con publicidad a los posibles usuarios, se presta en condiciones de regularidad, con orígenes, destinos y fechas preestablecidos y con una frecuencia de al menos 24 escalas al año en el puerto correspondiente.

22.ª Servicio marítimo de autopistas del mar: aquel servicio marítimo regular, de alta frecuencia y regularidad, destinado a atender preferentemente tráfico de mercancías transportadas en elementos de transporte aptos para su circulación por carretera, que conecte los puertos españoles con puertos de otros países de la Unión Europea y del Reino Unido. Además, deberán formar parte integrante de las Autopistas del Mar de la Red Transeuropea de Transporte (con la salvedad de los puertos del Reino Unido), de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte y con el Reglamento (UE) n.º 1316/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, por el que se crea el Mecanismo ‘‘Conectar Europa’’.

23.ª Referencial del servicio: documento normativo que contiene las características técnicas certificables del servicio y el plan para verificar el cumplimiento de las mismas.

24.ª Referencial específico del servicio: referencial adaptado al esquema o estructura de operaciones y servicios propios de un determinado puerto.

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

26.ª Gran reparación: A los efectos de esta ley, se entenderá por gran reparación la definida en el apartado 33 del artículo 2 del Reglamento de Inspección y Certificación de Buques Civiles aprobado por Real Decreto 1837/2000, de 10 de noviembre.

27.ª Transporte marítimo de corta distancia (TMCD): aquel servicio marítimo para tráfico de mercancías o pasajeros que se realiza mediante buques cuya ruta marítima discurre exclusivamente en Europa entre puertos situados geográficamente en Europa o entre dichos puertos y puertos situados en países no europeos ribereños de los mares cerrados que rodean Europa, incluyendo sus islas o territorios de soberanía no continentales. Este concepto se extiende también al transporte marítimo entre los Estados miembros de la Unión Europea y Noruega e Islandia y otros Estados del Mar Báltico, el Mar Negro y el Mar Mediterráneo.

[. . .]

§ 6

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

Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación
«BOE» núm. 50, de 27 de febrero de 2003
Última modificación: 9 de abril de 2008
Referencia: BOE-A-2003-4012

El Reglamento (CEE) n.º 3760/92, del Consejo, de 20 de diciembre de 1992, por el que se establece un régimen comunitario de la pesca y la acuicultura, contiene la previsión de la obligación de establecer un sistema comunitario de control aplicable a la totalidad del sector pesquero, en aras de la consecución del régimen comunitario de la pesca y acuicultura contemplado en aquél.

En desarrollo de dicha previsión, el Reglamento (CEE) n.o 2847/93, del Consejo, de 12 de octubre de 1993, por el que se establece un régimen de control aplicable a la política pesquera común, impone a los Estados miembros garantizar el cumplimiento de la normativa comunitaria en su territorio y en las aguas marítimas sujetas a su soberanía o jurisdicción, así como velar por la actividad de sus buques en todas las aguas, incluidas las de alta mar, por lo que cada Estado tomará las medidas necesarias para garantizar el mejor sistema de control que comprenderá tanto la inspección de buques pesqueros y su localización vía satélite como las actividades de desembarque, transbordo, primera venta, transporte y almacenamiento de productos de la pesca.

La Ley 3/2001, de 26 de marzo, de Pesca Marítima del Estado, establece entre sus fines el de 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. Con tal fin, el capítulo VI del Título I de la citada Ley establece el régimen de control e inspección de la actividad de pesca marítima en todas las aguas, con excepción de las aguas interiores, estableciendo en su artículo 39.1 que se adoptarán las medidas de inspección y control necesarias para garantizar el cumplimiento de la normativa de pesca marítima.

Este régimen de control e inspección de las actividades de pesca marítima deberá contemplar las obligaciones que en la materia se derivan de la Unión Europea y de los convenios, acuerdos y tratados internacionales en los que España o la Unión Europea sea parte.

El presente Real Decreto se dicta al amparo de la facultad conferida al Gobierno en la disposición adicional segunda de la Ley 3/2001, de 26 de marzo, de Pesca Marítima del Estado.

El proyecto ha sido comunicado a la Comisión Europea en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 38 del Reglamento (CEE) n.o 2847/93.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, con la aprobación previa del Ministro de Administraciones Públicas, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros del día 14 de febrero de 2003,

D I S P O N G O :

Artículo 1. *Objeto.*

El presente Real Decreto 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.

Artículo 2. *Personal de los servicios de inspección de la Administración General del Estado.*

1. La función inspectora de pesca marítima será desempeñada por el personal al servicio de la Administración General del Estado que ocupe puestos de trabajo específicos para el desempeño de dicha función.

2. Los inspectores de pesca marítima tendrán en el ejercicio de sus funciones la consideración de agentes de la autoridad.

Quienes cometieran atentados contra los funcionarios o agentes de los servicios de inspección, de hecho o de palabra, en acto de servicio o con motivo de éste, incurrirán en las responsabilidades a que hubiera lugar según la legislación vigente. A tales efectos, los inspectores pondrán dichos actos en conocimiento de los órganos competentes, a fin de que se insten los oportunos procedimientos y se ejerciten, en su caso, las acciones legales que procedan para la exigencia de tales responsabilidades.

3. Asimismo, las funciones de inspección de pesca marítima podrán ser llevadas a cabo por otros órganos de la Administración General del Estado en virtud de delegación, así como de convenios de cooperación, cuando se trate de órganos con personalidad jurídica diferenciada, o por otras Administraciones públicas mediante convenio de colaboración u otros instrumentos jurídicos previstos legalmente.

4. El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación podrá habilitar a determinados funcionarios para realizar labores de inspección en caso necesario.

5. Las funciones de mero control y vigilancia podrán ser desarrolladas por personal de apoyo bajo la dirección y supervisión de los inspectores.

Artículo 3. *Ámbito de actuación de la función inspectora.*

1. Corresponde a los inspectores de pesca marítima las actuaciones de vigilancia, control e inspección de la actividad pesquera.

2. Dichas funciones de vigilancia, control e inspección de las actividades de pesca marítima se ejercerán en:

a) Aguas sometidas a soberanía o jurisdicción española sobre los buques pesqueros españoles, buques con pabellón de otros Estados miembros y buques de países terceros y buques registrados en un país tercero.

b) Aguas fuera de la zona de pesca comunitaria, sin perjuicio de lo establecido en tratados, convenios o acuerdos internacionales, sobre los buques pesqueros españoles, así como sobre los buques calificados reglamentariamente como de abanderamiento de conveniencia al mando de los cuales se encuentre un titulado náutico-pesquero de nacionalidad española.

c) Aguas sujetas a regulación por organismos regionales de pesca cuando así se establezca en su regulación o en virtud de las obligaciones derivadas de la aplicación de tratados, convenios o acuerdos internacionales en la materia.

d) Todas las aguas respecto de las operaciones de transbordo en las que participe un buque español y en aguas bajo soberanía o jurisdicción española respecto de las efectuadas por buques comunitarios o de terceros países.

e) Aguas bajo soberanía o jurisdicción española sobre cualquier otra actividad pesquera.

f) Muelle o puerto, en relación con los artes y las capturas con ocasión de su desembarque o descarga antes de su primera venta o de la iniciación del transporte cuando se trate de productos no vendidos en la lonja de desembarque, así como de las operaciones de transformación de los productos a bordo.

g) Almacenes, lonjas y otros establecimientos o lugares donde se depositen o descarguen productos pesqueros, antes de su primera venta o del inicio de su transporte, cuando no se venda en la lonja del puerto de desembarque y respecto de los productos pesqueros importados con ocasión de su desembarque o descarga en todo el territorio nacional.

2. bis. El ámbito de actuación de la función inspectora también se extenderá a aguas internacionales, de jurisdicción o soberanas de otro Estado miembro de la Unión Europea o al territorio terrestre de un Estado miembro, bien como inspección nacional, bien como inspección comunitaria, según los casos, cuando se actúe siguiendo cualquiera de las modalidades, ordinarias o de autorización recíproca entre Estados, prevista en el marco del sistema de cooperación y coordinación de las actividades de control e inspección de las actividades pesqueras regulado en el Reglamento (CE) n.º 2371/2002, y resto de la legislación comunitaria que lo desarrolla, o de aquella que le sustituya.

3. El objeto de la actividad de control e inspección se realizará en relación con:

a) Las licencias y autorizaciones de pesca.

b) Los aparejos, artes y útiles de pesca.

c) La zona geográfica donde se desarrolle la actividad.

d) Los dispositivos de localización de buques vía satélite (cajas azules).

e) Los diarios de pesca, declaraciones de desembarque y de transbordo y todos aquellos libros y documentos donde se registre la actividad de pesca, incluyendo la comprobación de la veracidad de su contenido.

f) Los productos de la pesca, incluidos aquellos que sean objeto de importación a los efectos previstos en la disposición adicional cuarta de la Ley 3/2001, de 26 de marzo, de Pesca Marítima del Estado.

g) El ejercicio de la actividad pesquera en general.

Artículo 4. *Facultades de los inspectores.*

1. En el ejercicio de su función, los inspectores de pesca marítima están facultados para:

a) Acceder, previa debida identificación, a las embarcaciones, puertos, almacenes u otros establecimientos, dependencias y puntos de primera venta.

b) Exigir la parada del buque que se va a inspeccionar y cuantas medidas sean necesarias para facilitar la subida a bordo de los inspectores y la de quienes les auxilian, así como la presencia del capitán o patrón de los pesqueros inspeccionados o de cualquier otra persona que se hallase a bordo, quienes estarán obligados a facilitar la inspección.

c) Practicar las pruebas, investigaciones o exámenes que resulten necesarios para cerciorarse de la observancia de las disposiciones legales vigentes en materia de pesca marítima.

d) Ocupar y retener los documentos relacionados con la infracción, sacar copias de aquéllos, si la inspección de un buque se culminara con el levantamiento de un acta de infracción.

e) Solicitar de las personas presentes que les faciliten cuantos documentos y registros tengan bajo su custodia o posesión, referentes a las capturas, desembarques, transbordos, depósito, venta o enajenación de dichos productos de la pesca.

f) Detener las tareas de desembarque o descarga de cualquier medio de transporte, si se comprueba que en su desarrollo no se cumplen los requisitos reglamentarios.

g) Llevar a cabo controles e inspecciones desde aeronaves, utilizando los sistemas de a bordo, sobre los buques pesqueros o que transporten productos de la pesca en aguas españolas y sobre los buques pesqueros españoles donde quiera que se encuentren, así como comunicar por los medios técnicos adecuados a los capitanes o patrones del buque avistado las medidas que en su caso sean necesarias para restablecer la legalidad.

h) Adoptar, en su caso, de conformidad con lo establecido en el artículo 7, las medidas provisionales precisas 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 garantizar los intereses generales.

2. Para el ejercicio de sus funciones los inspectores podrán auxiliarse de personal necesario, incluido aquel que forme parte de la tripulación del buque inspeccionado. Igualmente podrán auxiliarse de los equipos o materiales que sean necesarios.

3. Los inspectores de pesca marítima, en casos de necesidad para un eficaz cumplimiento de su función, podrán solicitar el apoyo de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado y policías de las comunidades autónomas.

Artículo 5. *Deberes de los inspectores.*

1. Los inspectores de pesca marítima realizarán sus funciones debidamente acreditados, iniciándose las inspecciones mediante la presentación de su tarjeta de identidad a la persona responsable del buque o establecimiento a inspeccionar.

2. Los inspectores de pesca marítima y personal facultado para el ejercicio de la función inspectora están obligados a guardar el secreto profesional de cuantos datos, hechos y circunstancias conozcan en el ejercicio de sus funciones. El personal sin funciones inspectoras que preste servicios en órganos o dependencias del servicio de inspección y el personal de apoyo a los inspectores queda sujeto a los mismos deberes de sigilo acerca de lo que conozca por razón de su puesto de trabajo.

3. Los inspectores de pesca marítima están sujetos a las jornadas y horarios especiales, establecidos por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación de conformidad con la normativa vigente en materia de jornadas y horarios de trabajo del personal de la Administración General del Estado, pudiendo estar sujetos a disponibilidad horaria en los casos en que se determine.

Artículo 6. *Actas de inspección.*

1. Cuando los inspectores de pesca marítima adviertan alguna conducta que pudiera suponer una infracción de la normativa pesquera en vigor, levantarán un acta en la que consten los datos identificativos del buque, del capitán, patrón o persona que dirija las operaciones de pesca, las coordenadas geográficas de situación del buque y la identidad del inspector, detallando la actuación realizada por éste en relación con la presunta conducta infractora. El inspector dará copia del acta al capitán del buque o al representante de la empresa y, si ello no fuera materialmente posible o éste se negara a recibirla, se hará constar tal circunstancia en el acta.

2. Cuando la presunta conducta infractora sea advertida a través del sistema de localización vía satélite, el inspector elaborará un informe que contendrá la descripción e interpretación técnica de la actividad reflejada y los datos identificativos del buque, del armador, así como aquellos otros cuya determinación sea posible.

Junto con el informe del inspector, se aportará el documento que acredite vía satélite el posicionamiento geográfico del buque y, en su caso, los datos de esfuerzo pesquero de éste, así como todos los documentos probatorios posibles sobre el hecho denunciado.

3. El acta levantada y el informe del inspector a que se refieren los apartados anteriores tendrán valor probatorio de los hechos en ellos recogidos, sin perjuicio del resultado de las actuaciones previas que en su caso se lleven a cabo y de las pruebas que en defensa de sus derechos e intereses puedan aportar los particulares.

4. Cuando en el ejercicio de su actividad los inspectores de pesca marítima observen alguna posible infracción de la normativa en materia de ordenación del sector pesquero y de comercialización de los productos pesqueros, en materia de seguridad marítima o cualquier otra materia, denunciarán tal conducta ante el órgano competente.

Artículo 7. *Medidas provisionales.*

1. Los inspectores de pesca marítima podrán adoptar, desde el momento en que tengan conocimiento de la comisión de una presunta infracción, las medidas cautelares precisas, incluido el apresamiento del buque y su desvío a puerto, en los supuestos de infracciones graves o muy graves.

2. En caso de urgencia o necesidad, la adopción de estas medidas se realizará de forma verbal, sin perjuicio de reflejar el acuerdo y su motivación por escrito con carácter inmediato y como máximo en el plazo de cinco días, dando traslado del acuerdo a los interesados.

3. Como medida cautelar, el inspector de pesca podrá proceder al decomiso de las especies capturadas o transbordadas o importadas, transformadas o no, que sean de talla o peso inferiores a los reglamentarios o que, aun siendo de talla o peso reglamentarios, sean especies cuya captura esté prohibida.

Igualmente podrá decomisar todas las especies, transformadas o no, que, aun siendo de talla o peso reglamentarios, hayan sido capturadas con artes, aparejos o útiles de pesca antirreglamentarios o prohibidos, o cuya captura se haya realizado en zonas o épocas de veda prohibidas o el buque careciese de licencia o autorización para ello.

4. Cuando la pesca decomisada pudiera sobrevivir, el inspector de pesca podrá disponer su devolución al medio marino, a ser posible ante testigos y haciendo constar en las actas las circunstancias en que la devolución se produce. En caso contrario, en función del volumen de dichas capturas y de sus condiciones higiénico-sanitarias, el inspector podrá disponer a darles alguno de los siguientes destinos:

a) Si se trata de especies o tamaños autorizados, se procederá a subasta pública en lonja o lugar autorizado, quedando el importe de dicha venta en depósito a disposición de la Delegación del Gobierno, a expensas de lo que se determine en la resolución del expediente sancionador.

b) En caso de especies o tamaños antirreglamentarios, se procederá a su entrega, mediante recibo que se unirá a la denuncia, a una entidad sin ánimo de lucro, o bien a su destrucción en presencia de testigos, poniendo en conocimiento de los interesados la fecha y lugar en que se efectúe.

5. Los inspectores de pesca marítima podrán incautar los aparejos, artes, útiles e instrumentos de pesca antirreglamentarios que serán destruidos, así como los reglamentarios utilizados para la comisión de alguno de los hechos tipificados como infracción grave o muy grave, ya se encuentren a bordo, en muelle, puerto o almacén. Los artes reglamentarios serán depositados en el lugar y bajo la custodia de quien disponga la autoridad competente hasta la resolución del expediente sancionador. Estos artes serán devueltos en caso de que la resolución apreciase la inexistencia de infracción o, en su caso, una vez hecho efectivo el importe de la fianza impuesta.

Artículo 8. *Plan de inspección pesquera.*

1. La Dirección General de Recursos Pesqueros del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación establecerá anualmente el plan de actuación general de la inspección pesquera y determinará las líneas directrices de las operaciones de control de los servicios que requieran actuaciones prioritarias.

2. Para la determinación de las actuaciones prioritarias se tendrán en cuenta las infracciones que en cada momento tengan una mayor incidencia e impliquen un mayor perjuicio para los recursos pesqueros y principalmente las conductas tipificadas como graves y muy graves.

3. Podrán celebrarse convenios de colaboración con las Comunidades Autónomas en la elaboración de planes especiales en el marco del plan de actuación general, al objeto de llevar a cabo una actuación coordinada de los servicios de inspección de pesca del Estado con los de las comunidades autónomas.

Artículo 9. *Deber de colaboración.*

1. Las personas responsables de los buques pesqueros, productos, instalaciones o medios de transporte objeto de inspección vendrán obligadas a prestar su colaboración al personal de la inspección pesquera en el ejercicio de sus funciones y aportar la documentación que les sea requerida al objeto de facilitar las labores de inspección.

El incumplimiento de las obligaciones que dimanen de lo establecido en el punto anterior se considerará como negativa u obstrucción a la actuación de la inspección a tenor de lo establecido en la Ley 3/2001, de 26 de marzo, de Pesca Marítima del Estado.

2. Las entidades representativas del sector colaborarán con la inspección:

a) Poniendo en conocimiento de los inspectores aquellos hechos que pudieran ser constitutivos de infracción, aportando, en su caso, pruebas para la constatación de los hechos.

b) Participando en la confección de los planes y programas de inspección mediante la aportación de los datos que a tal fin se consideren necesarios y les sean solicitados.

c) Solicitando la actuación del servicio de inspección en aquellos supuestos de grave y reiterado incumplimiento de la normativa vigente en materia de pesca marítima.

Disposición final primera. *Facultades de ejecución y desarrollo.*

Se faculta al Ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación para dictar cuantas disposiciones sean necesarias para la ejecución y el desarrollo de lo dispuesto en el presente Real Decreto.

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».

§ 7

Real Decreto 114/2013, de 15 de febrero, por el que se crea y regula el registro nacional de infracciones graves a la política pesquera común, se establecen las normas de aplicación del sistema de puntos y se actualizan los importes de las sanciones previstas en la Ley 3/2001, de 26 de marzo, de Pesca Marítima del Estado

Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente
«BOE» núm. 51, de 28 de febrero de 2013
Última modificación: 23 de junio de 2015
Referencia: BOE-A-2013-2209

El Reglamento (CE) n.º 2371/2002 del Consejo, de 20 de diciembre de 2002, sobre la conservación y la explotación sostenible de los recursos pesqueros en virtud de la Política Pesquera Común, establece como objetivo de la Política Pesquera Común garantizar una explotación de los recursos acuáticos vivos que facilite unas condiciones económicas, medioambientales y sociales sostenibles.

La pesca ilegal, no declarada, o no reglamentada (INDNR o IUU, en su siglas en inglés) se ha convertido en una de las mayores amenazas a la explotación sostenible de los recursos acuáticos vivos y para la biodiversidad marina, y contraviene tanto los principios que rigen la Política Pesquera Común como los esfuerzos internacionales por lograr un mejor gobierno de los mares, de acuerdo con el principio fijado en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, hecho en Bahía de Montego el día 10 de diciembre de 1982, de la que el Reino de España es parte.

Así, tanto la legislación comunitaria como la nacional han desarrollado una serie de instrumentos para llevar a cabo ese objetivo, entre los que se incluye el establecimiento de un régimen de infracciones y sanciones encaminado, desde la perspectiva punitiva y preventiva, a garantizar los sistemas de gestión de las pesquerías.

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, describe en su artículo 90 una serie de infracciones graves e indica que además de las mismas se considerarán también infracciones graves, a efectos del citado reglamento, las contempladas en el artículo 42 del Reglamento (CE) n.º 1005/2008, del Consejo, de 29 de septiembre de 2008, por el que se establece un sistema comunitario para prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, que determinará la autoridad competente del Estado miembro dependiendo de su gravedad.

La necesidad de un sistema unitario de puntos asignados a las conductas tipificadas como infracciones graves se hace patente ante el hecho de que la normativa comunitaria impone a los Estados miembros velar por su cumplimiento en sus aguas jurisdiccionales, tanto de sus buques como de los de otros Estados miembros y países terceros. Por ello, hay

que definir un marco unitario de infracciones y puntos dirigido a asegurar de manera homogénea y en condiciones de igualdad el interés general y establecer las imprescindibles garantías de certidumbre jurídica que permita a las comunidades autónomas el ejercicio de su potestad sancionadora en su ámbito competencial.

La determinación de dicha gravedad se hace en virtud de los criterios establecidos en el artículo 90 del Reglamento (CE) n.º 1224/2009, de 20 de noviembre de 2009, que son substancialmente los mismos que contempla nuestro Ordenamiento jurídico en materia de régimen sancionador. Esta correlación garantiza la adecuación entre la gravedad de los hechos constitutivos de infracción y la sanción aplicada, en aras del principio de proporcionalidad, consagrado en el artículo 131 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, y que es un principio de carácter básico, aplicable a todas las Administraciones públicas.

El Reglamento (CE) n.º 1224/2009 del Consejo, de 20 de noviembre de 2009, establece en su artículo 92 que los Estados miembros aplicarán un sistema de puntos por las infracciones graves a que se refiere el artículo 42.1 a), del Reglamento (CE) n.º 1005/2008, del Consejo, de 29 de septiembre de 2008. De acuerdo con este sistema de puntos, se impondrá al titular de una licencia de pesca un número de puntos como consecuencia de la comisión de infracciones de las normas de la política pesquera común. La acumulación de un determinado número de puntos por el titular de una licencia de pesca dará lugar automáticamente a su suspensión durante los períodos correspondientes contemplados en el artículo 92.3 del Reglamento (CE) n.º 1224/2009 del Consejo, de 20 de noviembre de 2009, pudiendo llegar incluso a la retirada permanente de la misma.

Esta regulación comunitaria se desarrolla en el Reglamento (UE) n.º 404/2011 de la Comisión, de 8 de abril de 2011, por el que se establecen las normas de desarrollo del Reglamento (CE) n.º 1224 /2009 del Consejo, de 20 de noviembre de 2009.

Además, el artículo 92.6 del Reglamento (CE) n.º 1224/2009 del Consejo, de 20 de noviembre de 2009, dispone que los Estados miembros establecerán un sistema de puntos con arreglo al cual se asigne un número de puntos adecuados al capitán o patrón de un buque que cometa una infracción grave de las normas de la Política Pesquera Común, mecanismo que se prevé en el artículo 8 de la norma.

Mediante el presente real decreto se da cumplimiento a lo dispuesto en el artículo citado en relación con el artículo 134 del Reglamento (UE) n.º 404/2011, de 8 de abril de 2011. Dicha asignación de puntos podrá conllevar la inhabilitación para el ejercicio de la profesión en los supuestos y por los periodos recogidos en el presente real decreto.

El artículo 93 del Reglamento (CE) n.º 1224/2009, de 20 de noviembre de 2009, señala que los Estados miembros anotarán en un registro nacional todas las infracciones de las normas de la política pesquera común cometidas por buques que enarbolen su pabellón o por sus nacionales, indicando las sanciones impuestas y el número de puntos asignados.

Las sanciones comunitarias tienen carácter accesorio, por cuanto éstas no son autónomas, sino que sólo se pueden imponer en los casos en que el Estado haya sancionado una conducta tipificada como infracción en su ordenamiento interno.

Asimismo, establece que los Estados miembros deberán anotar en este registro las infracciones cometidas por buques pesqueros que enarbolen su pabellón o por sus nacionales que sean objeto de diligencias en otros Estados miembros, previa notificación de la resolución definitiva adoptada por el Estado miembro competente.

El registro regulado en el presente real decreto incluirá, por tanto, todas las infracciones a las normas de la política pesquera común que se consideren graves y estén definidas en el Reglamento (CE) 1224/2009 de 20 de noviembre de 2009, y en el anexo XXX del Reglamento 404/2011, de 8 de abril de 2011, ya se cometan en aguas exteriores, o en aguas interiores.

La regulación del registro tendrá importantes consecuencias en la mejora de la coordinación entre los Estados miembros en la lucha contra las infracciones en materia de pesca, singularmente en aquellos casos en que constituyan pesca INDNR.

El presente real decreto regula, además, el procedimiento por el que la Secretaría General de Pesca habrá de remitir la información requerida por otro Estado miembro o la Comisión Europea sobre la existencia de infracciones y sanciones anotadas en el registro

referente a buques que enarbolen su pabellón o a sus nacionales, facilitando así la coordinación en la política de protección pesquera a escala comunitaria.

Finalmente, se procede a la actualización de los importes de las sanciones pecuniarias previstas en el artículo 102 de la Ley 3/2001, de 26 de marzo, de Pesca Marítima del Estado, de acuerdo con la habilitación concedida al Gobierno en la disposición final primera de dicha norma. Es necesario adecuar los importes previstos en la norma, inalterados durante más de una década, evitando que su cuantía actual suponga una merma de la efectividad preventiva y punitiva de las normas represivas de las conductas ilegales en materia pesquera, así como ajustar la normativa nacional a la normativa comunitaria, que exige que las sanciones sean suficientemente disuasorias.

La Agencia Española de Protección de Datos ha emitido informe sobre la presente disposición, de acuerdo con el artículo 37 h) de la Ley Orgánica 15/1999, de 13 de diciembre, de Protección de Datos de Carácter Personal.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, 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 15 de febrero de 2013,

DISPONGO:

Artículo 1. *Objeto.*

1. El presente real decreto tiene por objeto:

a) Crear y regular el Registro Nacional de Infracciones Graves a la Política Pesquera Común, en cumplimiento del artículo 93 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.

b) Establecer las normas de desarrollo necesarias para la aplicación del sistema de puntos para infracciones graves regulado en el artículo 92 del Reglamento (CE) n.º 1224/2009, de 20 de noviembre de 2009, y desarrollado en los artículos 125 a 134 del Reglamento (UE) n.º 404/2011, por el que se establecen las normas de desarrollo del Reglamento (CE) n.º 1224/2009 del Consejo, de 20 de noviembre de 2009.

c) Actualizar los importes de las sanciones pecuniarias previstas en el artículo 102 de la Ley 3/2001, de 26 de marzo, de Pesca Marítima del Estado.

Artículo 2. *Registro Nacional de Infracciones Graves a la Política Pesquera Común. Naturaleza jurídica, ámbito de aplicación y contenido.*

1. Se crea el Registro Nacional de Infracciones Graves a la Política Pesquera Común en materia de pesca marítima, pesca en aguas interiores y marisqueo como registro administrativo oficial de carácter público.

2. El registro quedará adscrito a la Secretaría General de Pesca del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, a la que se encomienda su gestión, conservación y mantenimiento.

3. En dicho registro se anotarán, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 93 del Reglamento (CE) n.º 1224/2009 del Consejo, de 20 de noviembre de 2009, y previa notificación de la resolución sancionadora definitiva adoptada por la autoridad competente:

a) Las infracciones que se cometan tanto en aguas exteriores como en aguas interiores por buques que enarbolen pabellón español o por nacionales y se indicarán además las sanciones impuestas y el número de puntos asignados dentro del programa de puntos establecido en el anexo XXX del Reglamento (UE) n.º 404/2011 de la Comisión, de 8 de abril de 2011.

b) Las infracciones cometidas por buques pesqueros que enarbolen pabellón español o por nacionales que sean objeto de diligencias en otros Estados miembros.

4. El registro contendrá los extremos que se detallan en el anexo del presente real decreto.

5. El registro se llevará en soporte informático de forma que permita su acceso por parte de las Administraciones competentes en la materia.

6. El registro se coordinará mediante la oportuna conexión electrónica con las bases de datos obrantes en el departamento y en la Dirección General de Marina Mercante y el Instituto Social de la Marina, a los efectos oportunos.

7. En los supuestos en los que la resolución sancionadora conlleve una sanción de imposibilidad de recibir ayuda o subvención, se incorporará una referencia expresa en la anotación a aquellos sujetos o buques que no puedan recibir préstamo, ayuda, subvención o cualquier otra medida de fomento, de cualesquiera Administraciones públicas, internacionales, comunitarias, nacionales, autonómicas o locales, y cualesquiera entidades vinculadas o dependientes de éstas, o financiadas con fondos públicos, directa o indirectamente, en aplicación de lo dispuesto en el artículo 40 del Reglamento (CE) n.º 1005/2008 del Consejo, de 29 de septiembre de 2008, por el que se establece un sistema comunitario para prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, se modifican los Reglamentos (CEE) n.° 2847/1993, (CE) n.° 1936/2001 y (CE) n.° 601/2004, y se derogan los Reglamentos (CE) n.° 1093/1994 y (CE) n.° 1447/1999, así como en la Ley 3/2001, de 26 de marzo.

Artículo 3. *Autoridades competentes.*

1. La Secretaría General de Pesca queda designada como la autoridad nacional competente en materia de infracciones de pesca marítima en aguas exteriores a los efectos de lo dispuesto en el artículo 125 del Reglamento (UE) n.º 404/2011, de la Comisión, de 8 de abril de 2011.

2. Asimismo, cada comunidad autónoma designará y comunicará a la Secretaría General de Pesca la autoridad competente encargada de realizar las funciones establecidas en las letras a), b) y c) de dicho artículo por las infracciones cometidas en materia de marisqueo y pesca en las aguas interiores de su comunidad autónoma.

Artículo 4. *Inscripción en el Registro Nacional de Infracciones Graves a la Política Pesquera Común.*

1. La inscripción en el registro de las infracciones graves en materia de pesca marítima en aguas exteriores se realizará por la Secretaría General de Pesca en cumplimiento de lo dispuesto en la resolución sancionadora de inmediato y, en todo caso, en el plazo máximo de un mes desde que recaiga la resolución sancionadora.

2. Las comunidades autónomas inscribirán en el registro las infracciones cometidas en materia de marisqueo y pesca en sus aguas interiores y las sanciones impuestas de naturaleza grave cuando corresponda. A tal efecto, se habilitarán los medios técnicos necesarios para permitir la interconexión entre las diferentes Administraciones competentes.

3. Las sanciones impuestas, así como el número de puntos asignados a las licencias y los capitanes o patrones, se anotarán con carácter provisional hasta que la resolución sancionadora adquiera firmeza en vía administrativa, dejando constancia de esta situación. Una vez firme, se procederá a la anotación definitiva de ambos extremos con los efectos regulados en el artículo 6.

4. Sin perjuicio del régimen de recursos contra las sanciones que se impongan, la inscripción en el registro pone fin a la vía administrativa, pudiéndose recurrir, en virtud del artículo 116 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, potestativamente en reposición ante la Secretaría General de Pesca o el órgano autonómico competente para inscribir las infracciones cometidas en materia de marisqueo y pesca en sus aguas interiores, o bien interponer directamente recurso contencioso-administrativo de acuerdo con la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa.

Artículo 5. *Cancelación en el Registro Nacional de Infracciones Graves a la Política Pesquera Común.*

1. Los datos registrales correspondientes a las sanciones impuestas se cancelarán de oficio a los tres años a contar desde el 1 de enero del año siguiente al año en que hubiera

recaído sanción firme, en virtud de lo dispuesto en el artículo 93.4 del Reglamento (CE) n.º 1224/2009 del Consejo, de 20 de noviembre de 2009.

2. No obstante, la cancelación de puntos no se producirá si dentro del citado plazo se hubiera registrado alguna otra infracción cometida por el mismo sujeto infractor, con la misma licencia y buque.

3. En caso de que, procediendo, la cancelación no se lleve a cabo de oficio una vez transcurrido el plazo de tres años, el interesado podrá solicitar en cualquier momento ante la Secretaría General de Pesca que la lleve a cabo, y ésta habrá de proceder de inmediato. En caso de no cancelar y notificar dicha cancelación en el plazo de un mes la petición se entenderá estimada y la sanción cancelada. En todo caso, las sanciones no canceladas que lo hubieren debido haber sido carecerán de cualquier efecto.

La inscripción en el registro pone fin a la vía administrativa, pudiéndose recurrir, en virtud del artículo 116 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, potestativamente en reposición ante la Secretaría General de Pesca o el órgano autonómico competente para inscribir las infracciones cometidas en materia de marisqueo y pesca en sus aguas interiores, o bien interponer directamente recurso contencioso-administrativo, de acuerdo con la Ley 29/1998, de 13 de julio.

Artículo 6. *Infracciones graves que llevan aparejada asignación de puntos e inscripción en el Registro Nacional de Infracciones Graves a la Política Pesquera Común.*

1. Las conductas recogidas en el anexo XXX del Reglamento (UE) n.º 404/2011 de la Comisión, de 8 de abril de 2011, que estén tipificadas en los artículos 100, 101, 103 y 104 de la Ley 3/2001, de 26 de marzo, o en las correspondientes normas autonómicas, llevarán aparejada la asignación de puntos cuando así se determine en la resolución sancionadora, en función de la gravedad de la infracción, que será apreciada teniendo en cuenta lo dispuesto en el artículo 90 del Reglamento (CE) n.º 1224/2009 del Consejo, de 20 de noviembre de 2009, y los artículos 3 y 42 del Reglamento (CE) n.º 1005/2008, de 29 de septiembre de 2008.

2. Dado que la asignación de puntos tiene carácter accesorio de la sanción administrativa por infracciones de pesca, corresponde al órgano competente para resolver aplicar la asignación de los puntos en la resolución final del procedimiento.

Sin perjuicio de lo anterior, para garantizar los derechos del presunto responsable, en el acuerdo de iniciación y en la propuesta de resolución del procedimiento sancionador se deberá informar expresamente de la posibilidad de que las infracciones puedan llevar aparejadas la asignación de puntos correspondiente con la imposición de la sanción.

Artículo 7. *Normas de aplicación del sistema de puntos por infracciones de pesca graves a la Política Pesquera Común.*

1. De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 112 de la Ley 3/2001, de 26 de marzo, el órgano competente para la imposición de sanciones asignará en la correspondiente resolución sancionadora el número de puntos por comisión de infracciones graves al titular de la licencia de pesca del buque pesquero afectado, de conformidad con lo establecido en el artículo 6 de este real decreto.

2. El sistema de puntos y las consecuencias que el mismo lleve aparejadas se aplicará sin perjuicio de las sanciones que también correspondan por aplicación del ordenamiento nacional de acuerdo con la Ley 3/2001, de 26 de marzo, y las correspondientes normas autonómicas.

3. El órgano competente para la concesión de las licencias acordará la suspensión de la licencia de pesca del buque por los siguientes periodos cuando se alcancen los siguientes puntos, de conformidad con lo establecido en el artículo 92 del Reglamento (CE) n.º 1224/2009 del Consejo, de 20 de noviembre de 2009, y del artículo 129 del Reglamento (UE) n.º 404/2011 de la Comisión, de 8 de abril de 2011:

a) 2 meses: 18 puntos.
b) 4 meses: 36 puntos.
c) 8 meses: 54 puntos.
d) Un año: 72 puntos.

4. La acumulación de 90 puntos por el titular de la licencia dará lugar automáticamente a la retirada permanente de la misma. En este supuesto, el órgano competente para la concesión de las licencias comunicará tal circunstancia al Registro Nacional de Buques Pesqueros y al Registro Comunitario de Buques, a los efectos previstos en el artículo 131 del Reglamento (UE) n.º 404/2011 de la Comisión, de 8 de abril de 2011.

5. El órgano competente para la concesión de las licencias de pesca comunicará a la Dirección General de Marina Mercante y al Instituto Social de la Marina los puntos señalados en los apartados 3 y 4 cuando se produzca esta circunstancia.

6. El órgano competente para la concesión de las licencias de pesca, respecto de las infracciones que se hayan procedido a inscribir en el registro, expedirá copia certificada del número de puntos asignados a las licencias de pesca, en el supuesto establecido en el artículo 128 del Reglamento (UE) n.º 404/2011 de la Comisión, de 8 de abril de 2011.

La información dimanante del registro nacional de infracciones y sanciones graves en materia de pesca marítima en relación a los puntos será acreditativa a efectos de las transferencias de los puntos a futuros titulares de las licencias y resto de consecuencias jurídicas que vinculan los puntos con las licencias conforme a lo establecido en el Reglamento (CE) n.º 1224/2009 del Consejo, de 20 de noviembre de 2009, y el Reglamento (UE) n.º 404/2011 de la Comisión, de 8 de abril de 2011.

7. Si un buque pesquero cuya licencia está suspendida o ha sido retirada permanentemente realiza actividades pesqueras ilegales durante este periodo, la Secretaría General de Pesca, como autoridad nacional competente, adoptará las medidas coercitivas a las que se refiere el artículo 91 del Reglamento (CE) n.º 1224/2009 del Consejo, de 20 de noviembre de 2009. El buque pesquero podrá ser incluido cuando proceda en la lista de buques pesqueros de la Unión Europea que practican la pesca INDNR.

8. En cuanto al resto de la regulación aplicable al sistema de asignación de puntos se estará a lo dispuesto en el Título VII del Reglamento (UE) n.º 404/2011 de la Comisión, de 8 de abril de 2011.

Artículo 8. *Sistema de asignación de puntos a capitanes o patrones de buques pesqueros.*

1. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 92.6 del Reglamento (CE) n.º 1224/2009 del Consejo, de 20 de noviembre de 2009, se establece un sistema de puntos con arreglo al cual se asignará un número de puntos al capitán o patrón de un buque que resulte responsable de la comisión de una infracción grave de las normas de la Política Pesquera Común.

2. De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 112 de la Ley 3/2001, de 26 de marzo, el órgano competente para la imposición de sanciones asignará en la correspondiente resolución sancionadora el número de puntos por comisión de infracciones graves al capitán o patrón del buque pesquero afectado.

3. A estos efectos, se entenderán por infracciones graves a la Política Pesquera Común las señaladas como tales en el artículo 6 del presente real decreto.

4. La inhabilitación para el ejercicio de la actividad pesquera se producirá cuando se alcancen los siguientes puntos y por los siguientes periodos:

a) 2 meses: 30 puntos.
b) 4 meses: 70 puntos.
c) 8 meses: 100 puntos.
d) 1 año: 130 puntos.

5. El órgano competente para dictar la resolución sancionadora comunicará a la Dirección General de Marina Mercante y al Instituto Social de la Marina las inhabilitaciones señaladas en el apartado anterior cuando se produzcan.

Artículo 9. *Transmisión de datos entre Estados miembros. Solicitudes de asistencia.*

1. La Secretaría General de Pesca, como autoridad nacional de control y órgano de coordinación competente, atenderá las solicitudes de asistencia que le remita la autoridad competente del Estado miembro, la Comisión o el organismo por ésta designado, en los supuestos contemplados en el artículo 155.a) del Reglamento (UE) n.º 404/2011 de la

Comisión, de 8 de abril de 2011, en relación con el contenido del Registro Nacional de Infracciones Graves a la Política Pesquera Común.

2. Las solicitudes de asistencia se regirán por lo dispuesto en los artículos 155 y siguientes del Reglamento (UE) n.º 404/2011 de la Comisión, de 8 de abril de 2011, para la transmisión de solicitudes y respuesta de solicitudes.

3. Cuando dicha solicitud de asistencia se refiera a una materia competencia de una comunidad autónoma, la Secretaría General de Pesca transmitirá inmediatamente la solicitud al organismo competente de la comunidad autónoma y recabará de la misma la información correspondiente para poder atender dicha solicitud.

4. En las comunicaciones a que hacen referencia los anteriores apartados los Estados miembros deberán velar por la protección de los datos de carácter personal que se incluyan en las mismas.

5. A petición del solicitante, la Secretaría General de Pesca facilitará los documentos o copias compulsadas que se refieran a casos de incumplimiento de la normativa de la Política Pesquera Común o a infracciones graves contempladas en el artículo 90.1 del Reglamento de control, y que obren en su poder, lo antes posible y, en cualquier caso, no más de cuatro semanas después de la recepción de la solicitud, salvo que ésta no se halle en condiciones de responder en el plazo establecido, en cuyo caso informará por escrito al solicitante de los motivos que le impiden hacerlo, así como de la fecha en la que considera podrá proporcionar una respuesta.

Disposición adicional única. *Gastos de personal.*

Las previsiones contenidas en este real decreto no supondrán incremento de gastos de personal por ningún concepto, y se llevarán a cabo con los medios personales disponibles en el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente y sus organismos autónomos.

Disposición transitoria única. *Inicio de las inscripciones.*

Los puntos asignados y las sanciones recaídas se inscribirán respecto de aquellos procedimientos en los que recaiga resolución sancionadora con imposición de puntos de fecha posterior a la entrada en vigor de este real decreto.

Disposición final primera. *Título competencial.*

El presente real decreto se dicta en ejercicio de la competencia estatal en materia de pesca marítima, al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.19.ª de la Constitución, en tanto sea aplicable a procedimientos sancionadores en materia de pesca marítima.

Cuando sea aplicable a procedimientos sancionadores en materia de ordenación del sector pesquero, los preceptos del presente real decreto constituyen legislación básica, al amparo del artículo 149.1.19.ª de la Constitución.

En lo que respecta a los procedimientos sancionadores en materia de actividad comercial de productos pesqueros, la regulación constituye legislación básica dictada al amparo del artículo 149.1.13.ª de la Constitución.

Disposición final segunda. *Actualización del importe de las sanciones previstas en el artículo 102 de la Ley 3/2001, de 26 de marzo, de Pesca Marítima del Estado.*

De acuerdo con la disposición final primera de la Ley 3/2001, de 26 de marzo, por la que se faculta al Gobierno para actualizar mediante real decreto el importe de las sanciones previstas en la misma, el artículo 102 de la citada ley queda redactado como sigue:

> **«Artículo 102.** *Graduación de las sanciones principales.*
>
> 1. Las infracciones leves serán sancionadas con apercibimiento o con multa de 60 a 600 euros.
>
> 2. Las infracciones graves serán sancionadas con multa de 601 a 60.000 euros.
>
> 3. Las infracciones muy graves serán sancionadas con multa de 60.001 a 300.000 euros.»

Disposición final tercera. *Facultad de modificación.*

Se faculta al Ministro de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente para la modificación del anexo del presente real decreto.

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

Creación del fichero de datos de carácter personal «Registro Nacional de Infracciones Graves a la Política Pesquera Común»

a) Identificación del fichero, indicando su denominación, así como la descripción de su finalidad y usos previstos.

a.1) Identificación del fichero: Registro Nacional de Infracciones Graves a la Política Pesquera Común.
a.2) Finalidad y usos previstos: Gestión de datos sobre infracciones y sanciones, gestión del sistema de puntos previsto en la normativa comunitaria, coordinación con las autoridades competentes de las comunidades autónomas, cooperación con otros Estados miembros de la UE o con la Comisión Europea.

b) Origen de los datos, indicando el colectivo de personas sobre los que se pretende obtener datos de carácter personal o que resulten obligados a suministrarlos, el procedimiento de recogida de los datos, y su procedencia.

b.1) Colectivo: Personas físicas o jurídicas relacionadas con el procedimiento administrativo sancionador.
b.2) Procedencia: Las comunidades autónomas que inscriban las infracciones y sanciones, en su caso; los servicios públicos de inspección pesquera, nacionales, de otros Estados miembros de la UE o de los servicios de las instituciones comunitarias.

c) Estructura básica del fichero y el sistema de tratamiento utilizado en su organización.

c.1) Estructura: Datos identificativos.

La inscripción contendrá, al menos, los siguientes apartados:

1. Referencia a los sujetos y los buques declarados responsables de la comisión de cualesquiera infracciones recogidas en la normativa interna o comunitaria en materia de pesca, con indicación de los siguientes extremos:

Buque: Nombre, matrícula, folio, IMO (en caso de tenerlo) y Puerto Base.
Armador: Nombre, NIF y DNI, número de licencia.
Patrón: Nombre, DNI.

2. Infracción que se estima probada, con indicación de los siguientes extremos:

Número de Expediente, precepto infringido, fecha de la infracción, fecha del acta o denuncia, fecha del acuerdo de inicio del expediente sancionador, medidas provisionales adoptadas.

3. Sanción aparejada, tanto la principal, como las accesorias, en su caso, con indicación de:

Fecha de Resolución sancionadora, sanción económica, sanciones accesorias en su caso.

4. Carácter provisional de la inscripción, en su caso, cuando no sea firme, indicando la fecha de interposición del recurso.
5. Número de puntos asignados que apareja esta sanción y el total de puntos acumulados, de conformidad con lo dispuesto en el anexo XXX del Reglamento de ejecución 404/2011 de la Comisión, de 8 de abril de 2011.

6. Fecha de la resolución donde se determinen estos extremos.

7. Fecha de prescripción de la sanción, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 93.2 de la Ley 3/2001, de 26 de marzo.

8. En los casos en que la sanción impuesta sea por pesca INDNR y así se determine expresamente en la resolución sancionadora firme, se incorporará una referencia expresa a su inclusión en la lista señalada en el artículo 27 del Reglamento (CE) n.º 1005/2008 del Consejo, de 29 de septiembre de 2008.

Datos especialmente protegidos: infracciones y sanciones.

c.2) Sistema de tratamiento: Automatizado.

d) Comunicaciones de los datos previstas, indicando en su caso, los destinatarios o las categorías de destinatarios y legislación aplicable: Administraciones públicas (comunidades autónomas), ex artículo 11 de la Ley Orgánica 15/1999, de 13 de diciembre.

e) Transferencias Internacionales previstas a terceros países, con indicación, en su caso, de los países de destino de los datos: La Secretaría General de Pesca, como autoridad nacional de control y órgano de coordinación competente, atenderá las solicitudes de asistencia que le remita una autoridad competente de otro Estado miembro, la Comisión o el organismo por ésta designado, en los supuestos contemplados en la letra a) del artículo 155 del Reglamento (UE) n.º 404/2011 de la Comisión, de 8 de abril de 2011, en relación con el contenido del Registro Nacional de Infracciones Graves a la Política Pesquera Común.

f) Modificación del fichero: se habilita al Ministro de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente para la modificación del fichero mediante Orden Ministerial.

g) Órganos responsables del fichero: Secretaría General de Pesca.

h) Servicios o unidades ante los que pueden ejercerse los derechos de acceso, rectificación, cancelación y oposición: Secretaría General de Pesca. Calle Velázquez, 144. 28006 Madrid.

i) Nivel básico, medio o alto de seguridad que resulte exigible de acuerdo con lo establecido en el título VIII del RLOPD: Medio.

§ 8

Real Decreto 182/2015, de 13 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento de procedimiento del régimen sancionador en materia de pesca marítima en aguas exteriores

Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente
«BOE» núm. 63, de 14 de marzo de 2015
Última modificación: 28 de junio de 2022
Referencia: BOE-A-2015-2715

El título V de la citada ley regula el régimen de las infracciones en materia de pesca marítima, diferenciándolo del ámbito material relativo a la ordenación del sector pesquero y la comercialización de productos pesqueros, donde la competencia estatal alcanza el establecimiento de las normas básicas, definiendo un marco unitario de infracciones y sanciones.

En este sentido, la presente disposición será de aplicación a los procedimientos sancionadores en materia de pesca marítima en aguas exteriores, sin perjuicio de su carácter supletorio para las comunidades autónomas, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 149.3 de la Constitución.

Tanto la fórmula como los principios subyacentes al Real Decreto 747/2008, de 9 de mayo, relativos a la manifiesta necesidad de una regulación completa del procedimiento sancionador en materia de pesca marítima en aras de la configuración de un marco particular dados los condicionantes que confluyen en este procedimiento permanecen invariados. No obstante lo anterior, confluyen en este momento toda una serie de circunstancias y condicionantes que hacen necesario revisar en profundidad el Reglamento del régimen sancionador en materia de pesca marítima en aguas exteriores.

En efecto, 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, ha establecido una reforma sustancial de su régimen de infracciones y sanciones, desde una firme voluntad de liderar en la Unión Europea la aplicación de los principios de sostenibilidad de los recursos pesqueros que impulsa el Reglamento (UE) nº 1380/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, sobre la Política Pesquera Común, al fortalecer la política de control comunitaria, la lucha contra la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada; y el respeto a las normas de la Política Pesquera Común que promueven tanto el Reglamento (CE) Nº 1005/2008 del Consejo, de 29 de septiembre de 2008 por el que se establece un sistema comunitario para prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, como el Reglamento (CE) Nº 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, y su Reglamento de Ejecución (UE) Nº 404/2011 de la Comisión, de 8 de abril de 2011, que establece las normas de desarrollo del mencionado Reglamento (CE) Nº 1224/2009 del Consejo, de 20 de noviembre de 2009.

Este nuevo sistema, que tiene como objetivo final evitar la infracción por parte de los nacionales de los Estados miembros de las normas de la política pesquera común, cuenta con la introducción de un sistema disuasorio novedoso en el ámbito pesquero, el cual consiste en la creación de un sistema de puntos por infracciones graves sobre cuya base se puede acabar suspendiendo una licencia de pesca si se asigna un número de puntos determinado al titular de dicha licencia como consecuencia de la imposición de sanciones por infracciones graves. En virtud de esta nueva regulación, el presente reglamento incorpora una mención en el artículo 25.3 sobre la incorporación en la propuesta de resolución de los puntos que en su caso correspondería aplicar.

Esta reforma sustancial del régimen de infracciones y sanciones ha alcanzado aspectos relevantes del procedimiento sancionador en materia de pesca marítima en aguas exteriores, que deben ser adecuadamente incorporadas a su desarrollo reglamentario, y que inciden particularmente en el ámbito de aplicación, los plazos del procedimiento, la graduación de las sanciones pecuniarias, el régimen de medidas provisionales y el destino de los bienes y productos retenidos, incautados y decomisados, la reducción de la sanción pecuniaria tras el pago voluntario y la suspensión condicional.

Asimismo, las políticas desplegadas por el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente para adaptar su actuación al cumplimiento de los Reglamentos citados con anterioridad requieren que, en lo relativo al ámbito sancionador, se fomente la puesta en marcha de mecanismos de agilidad administrativa que, desde el máximo respeto a las garantías y derechos de los administrados, aseguren una respuesta rápida y eficaz ante aquéllos que incumplen las disposiciones de la Política Pesquera Común. Por ello, es particularmente necesario fomentar la utilización de la tramitación abreviada ante determinados casos en los que la fase de instrucción es irrelevante pues todos los elementos que conforman el procedimiento se conocen en el momento de acordar el inicio del expediente, y siempre que se cumplan una serie de requisitos, clarificando la redacción del artículo en cuestión.

Finalmente, los seis años de vigencia del Real Decreto 747/2008, de 9 de mayo han puesto de manifiesto la necesidad de aclarar y mejorar algunas cuestiones procedimentales cuya aplicación no ha sido óptima debido a las citadas particularidades de la actividad de pesca marítima que, en primer lugar fundamentaron y fundamentan ahora la necesidad de esta norma, o cuya diferente interpretación ha suscitado ciertas dificultades para su correcta aplicación. Entre ellas, tienen particular incidencia las relativas a órganos competentes, responsabilidad, concreción de circunstancias agravantes, ampliación y suspensión de plazos, contenido del acuerdo de iniciación, prueba, contenido de la propuesta de resolución, trámite de audiencia, actuaciones complementarias, fase de resolución y el reconocimiento de responsabilidad.

Por todo lo anterior, se hace necesaria esta norma, que desarrolla adecuadamente los preceptos de la Ley 3/2001, de 26 de marzo, en la redacción dada por su reciente modificación, y que fomenta decididamente la agilidad y claridad de una actuación administrativa que se enmarca en un contexto comunitario e internacional que apuesta decididamente por las políticas de control como garantía fundamental en la consecución del principal objetivo de la Administración pesquera española, esto es, la sostenibilidad de los recursos pesqueros.

Por lo tanto, mediante este real decreto se aprueba un nuevo reglamento de procedimiento del régimen sancionador en materia de pesca marítima en aguas exteriores, que viene a substituir al aprobado en 2008 pero del que mantiene su estructura y elementos esenciales. Las razones de seguridad jurídica que aconsejan la aprobación de una nueva norma por entero no equivalen al establecimiento de un sistema de nueva planta.

Así, se mantiene la opción normativa consistente en la regulación completa del procedimiento sancionador en materia de pesca marítima, en aras a configurar un marco unitario debido a los destacados factores que confluyen en el procedimiento.

En primer lugar, las propias características de la tramitación de los procedimientos y la asignación funcional que se produce en dicha tramitación, pues se trata de un procedimiento complejo, en el que su acuerdo de iniciación para las infracciones graves y muy graves se adopta por los Delegados del Gobierno en las comunidades autónomas y la instrucción se efectúa asimismo en dicho ámbito. Por el contrario, su resolución, salvo en el supuesto de

infracciones leves, al amparo de lo dispuesto en el artículo 112 de la Ley 3/2001, de 26 de marzo, se adopta por el Director General de Recursos Pesqueros y Acuicultura, el Secretario General de Pesca o el Ministro de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.

Por ello, en atención a esta característica y los problemas que se plantean en la práctica fruto de la dispersión geográfica y la diversidad de instructores, se ha optado por tratar de configurar un marco unitario, que coadyuve a la sencillez en el manejo de las fuentes del procedimiento sancionador en materia de pesca marítima, así como a la claridad interpretativa, al tiempo que facilite la unidad de criterio de los órganos instructores.

En segundo lugar, como ocurría con el reglamento que ahora se viene a substituir, ha de destacarse la inadaptación del procedimiento sancionador general a las especificidades de la pesca marítima, que no encuentran adecuado encaje en el mismo, entre otras, por las especiales y mudables circunstancias del sector, la incidencia y la necesidad de adaptación a la política pesquera común, la necesidad de consideración de elementos de protección y mejora en la conservación de los recursos pesqueros, con especial énfasis en las zonas de protección pesquera y la complejidad de los actores intervinientes.

En tercer lugar, se justifica la existencia de un reglamento autónomo en la necesidad de acudir a otras normas para determinar la atribución competencial, no siempre regulada de forma expresa en la normativa sectorial, tanto en la tramitación de las distintas fases del procedimiento sancionador como en la propia resolución del mismo.

En cuarto lugar, aspectos relacionados con la tramitación, como por ejemplo, la insuficiencia de la regulación de las medidas provisionales en el procedimiento sancionador general, en especial, habida cuenta de su relevancia en materia de pesca marítima, exigen el mantenimiento de este régimen singular; la no consideración como actuación complementaria y por tanto, la no suspensión del plazo para resolver, al amparo del artículo 20.1 del Real Decreto 1398/1993, de 4 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento del procedimiento para el ejercicio de la potestad sancionadora, de los informes que preceden inmediatamente a la resolución final del procedimiento, lo que genera importantes inconvenientes en este ámbito, en especial, ante la necesidad de recabar informes que acrediten o valoren daños a zonas de protección pesquera. También justificaron entonces su aprobación, y se mantienen ahora, extremos tales como la necesidad de una regulación más completa de los trámites de ampliación de actuaciones y rectificación de la propuesta de resolución por parte del órgano competente para resolver; la inadaptación del plazo máximo para la tramitación y resolución del procedimiento simplificado al ámbito de la pesca marítima, como muestra el hecho que prácticamente sea inédito en este sector; o la inadecuación del régimen de custodia de los expedientes previsto en el artículo 3.4 del Real Decreto 1398/1993, de 4 de agosto, a la configuración desde el punto de vista orgánico del procedimiento sancionador en materia de pesca marítima.

Finalmente, se mantienen las previsiones de la sección octava del Capítulo tercero, relativas al desarrollo del procedimiento previsto en el real decreto 1134/2002, de 31 de octubre, relativo a la aplicación de sanciones en materia de pesca marítima a españoles enrolados en buques con abanderamiento de conveniencia, y que refuerzan los principios de la normativa comunitaria de lucha contra la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada.

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, y de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 149.1.19.ª de la Constitución, que atribuye al Estado competencia exclusiva en materia de pesca marítima en aguas exteriores. En su elaboración se ha consultado a las comunidades autónomas, así como al sector afectado y demás actores interesados.

En su virtud, a propuesta de la Ministra de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, 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 13 de marzo de 2015,

DISPONGO:

Artículo único. *Aprobación del Reglamento de procedimiento del régimen sancionador en materia de pesca marítima en aguas exteriores.*

Se aprueba el Reglamento de procedimiento del régimen sancionador en materia de pesca marítima en aguas exteriores, cuyo texto se inserta a continuación, en desarrollo de lo dispuesto en el título V de la Ley 3/2001, de 26 de marzo, de Pesca Marítima del Estado.

Disposición adicional primera. *Protección de datos de carácter personal.*

1. El tratamiento de los datos relativos a los procedimientos sancionadores a los que se refiere el presente reglamento está sometido a lo dispuesto en Ley Orgánica 15/1999, de 13 de diciembre, de protección de datos de carácter personal y sus normas de desarrollo.

2. Dichos datos podrán ser objeto de cesión a los órganos de la Administración General del Estado que hubieran de tener acceso a los mismos en el ámbito de sus competencias. Igualmente, podrán ser comunicados a los órganos de la Unión Europea, en los términos previstos en las normas comunitarias que resulten de aplicación.

Disposición adicional segunda. *Funciones de control e inspección.*

Las funciones de control e inspección de la actividad de pesca marítima serán ejercidas por el personal a que se refiere el artículo 2 del 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.

Disposición transitoria primera. *Procedimientos en tramitación.*

Los procedimientos sancionadores iniciados con anterioridad a la entrada en vigor de este real decreto se seguirán tramitando hasta su resolución final conforme a la normativa aplicable en el momento de su iniciación, salvo aquellas disposiciones cuya aplicación resulte más favorable al particular, en cuyo caso se aplicarán retroactivamente.

Disposición transitoria segunda. *Entrada en vigor del apartado tercero del artículo 21 del presente Reglamento.*

Dicha disposición entrará en vigor el 1 de junio de 2015, fecha de entrada en vigor de la modificación del apartado quinto del artículo 59 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre prevista en la Ley 15/2014, de 16 de septiembre, de racionalización del Sector Público y otras medidas de reforma administrativa.

Hasta la fecha señalada en el párrafo anterior, en los supuestos de notificación edictal, el anuncio permanecerá en el tablón de edictos del ayuntamiento durante un plazo de siete días, debiendo consignarse en el edicto la oportuna diligencia de la fecha en que se inicia y aquella otra en que se retira para custodiarlo en el expediente, así como la referencia a la fecha de publicación en el diario oficial correspondiente, advirtiendo del plazo que proceda para realizar las actuaciones a que hace referencia el acto notificado.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

Queda derogado el Real Decreto 747/2008, de 9 de mayo, por el que se establece el Reglamento del régimen sancionador en materia de pesca marítima en aguas exteriores.

Disposición final primera. *Modificación del Real Decreto 1134/2002, de 31 de octubre, sobre aplicación de sanciones en materia de pesca marítima a españoles enrolados en buques con abanderamiento de conveniencia.*

Se modifica el apartado 3 del artículo 2 del Real Decreto 1134/2002, de 31 de octubre sobre aplicación de sanciones en materia de pesca marítima a españoles enrolados en buques con abanderamiento de conveniencia, con la siguiente redacción:

> «3. El incumplimiento de lo dispuesto en el presente real decreto se regirá por lo dispuesto en el Real Decreto 182/2015, de 13 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento de procedimiento del régimen sancionador en materia de pesca marítima en aguas exteriores.»

Disposición final segunda. *Título competencial.*

Este real decreto se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.19.ª de la Constitución que atribuye al Estado la competencia en materia de pesca marítima en aguas exteriores.

Disposición final tercera. *Aplicación supletoria.*

Será de aplicación supletoria en lo no dispuesto en el presente reglamento el Real Decreto 1398/1993, de 4 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento de procedimiento del ejercicio de la potestad sancionadora.

Disposición final cuarta. *No incremento de gasto.*

Las medidas incluidas en esta norma serán atendidas con las dotaciones presupuestarias ordinarias de los departamentos ministeriales correspondientes y no podrán generar incremento de dotaciones ni de retribuciones ni de otros gastos de personal.

Disposición final quinta. *Entrada en vigor.*

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

REGLAMENTO DE PROCEDIMIENTO DEL RÉGIMEN SANCIONADOR EN MATERIA DE PESCA MARÍTIMA EN AGUAS EXTERIORES

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

Artículo 1. *Objeto.*

La potestad sancionadora en materia de pesca marítima regulada en el título V de la Ley 3/2001, de 26 de marzo, de Pesca Marítima del Estado, se ejercerá mediante el procedimiento previsto en este reglamento, de acuerdo con los principios establecidos en el título IX de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

Artículo 2. *Ámbito de aplicación.*

Será de aplicación el presente reglamento a las conductas o hechos que, con fundamento en el derecho nacional, comunitario o internacional, sean constitutivas de infracciones de pesca en los términos establecidos en el artículo 12 y se cometan:

a) Dentro del territorio español o en aguas exteriores bajo jurisdicción o soberanía 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 de buque.

Artículo 3. *Órganos competentes.*

1. La competencia para el acuerdo de inicio e instrucción de expedientes sancionadores por infracciones graves o muy graves en materia de pesca marítima corresponderá a los Delegados del Gobierno en las comunidades autónomas, de acuerdo con el siguiente criterio:

a) Si la comisión de la infracción está vinculada a un buque de pabellón español, será competente el Delegado del Gobierno de la comunidad autónoma donde el buque tenga su puerto base en el momento de iniciarse el expediente.

b) En caso de infracciones de pesca recreativa o si la comisión de la infracción no está vinculada a ningún buque será competente el Delegado del Gobierno donde haya tenido lugar la detección de los hechos.

c) Si la infracción está vinculada a un buque de pabellón no nacional, será competente el Delegado del Gobierno del puerto de arribada de dicho buque. En caso de que el buque en cuestión no arribe a puerto español, será competente el Delegado de Gobierno de la comunidad autónoma donde la persona física o jurídica tenga su domicilio o residencia habitual.

2. No obstante lo dispuesto en el apartado anterior, cuando circunstancias de índole técnica, económica, social, jurídica o territorial lo hagan conveniente, el Secretario General de Pesca podrá acordar el inicio y designar instructor de expedientes sancionadores.

En todo caso, dicha excepción deberá hacerse mediante acuerdo motivado, del que se dará traslado al Delegado del Gobierno correspondiente y que deberá ser notificado a los interesados en el procedimiento. Contra este acuerdo no cabrá recurso, aunque podrá impugnarse en el recurso que, en su caso, se interponga contra la resolución del procedimiento.

3. 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 4. *Transparencia del procedimiento.*

1. El procedimiento sancionador en materia de pesca marítima se desarrollará de acuerdo con el principio de transparencia del procedimiento. A estos efectos, los interesados tienen derecho a conocer su estado de tramitación y a acceder y obtener copias de los documentos contenidos en el mismo.

2. Asimismo, y con anterioridad al trámite de audiencia, los interesados podrán formular alegaciones y aportar los documentos que estimen convenientes.

3. El acceso a los documentos que obren en los expedientes sancionadores ya concluidos se regirá por lo dispuesto en el artículo 37 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre.

4. Con objeto de garantizar la transparencia en el procedimiento, la defensa del presunto responsable y la de los intereses de otros posibles afectados, así como la eficacia de la propia Administración, cada procedimiento sancionador que se tramite se formalizará de forma sistemática, incorporando sucesiva y ordenadamente los documentos, testimonios, actuaciones, actos administrativos, notificaciones y demás diligencias que vayan apareciendo o se vayan practicando. El procedimiento así formalizado se custodiará bajo la responsabilidad del órgano competente en cada fase del mismo. Una vez resuelto el procedimiento y acordado el archivo definitivo de las actuaciones, el órgano competente para la iniciación del procedimiento será responsable de la custodia del expediente administrativo.

Artículo 5. *Régimen, aplicación y eficacia de las sanciones en materia de pesca marítima.*

1. Sólo se podrán sancionar infracciones en materia de pesca marítima respecto de hechos y conductas constitutivas de infracción tipificadas en el capítulo II del título V de la Ley 3/2001, de 26 de marzo.

Las disposiciones sancionadoras en materia de pesca marítima no se aplicarán con efecto retroactivo, salvo cuando favorezcan al presunto infractor.

2. El cumplimiento o ejecución de las medidas de carácter provisional o de las disposiciones cautelares que, en su caso, se adopten se compensarán, cuando sea posible, con la sanción impuesta.

3. Será sancionable, como infracción continuada, la realización de una pluralidad de acciones u omisiones que infrinjan un mismo precepto administrativo, o distintos, cuando éstos tengan idéntica naturaleza o protejan un mismo bien jurídico, constituyan un mismo tipo de infracción y siempre y cuando concurra alguno de los siguientes requisitos:

a) Que exista proximidad temporal. Se entenderá que existe proximidad temporal cuando las acciones u omisiones hayan tenido lugar en una misma marea o en periodos inferiores a un mes.

b) Que exista una unidad de propósito, entendida como la ejecución de un plan previamente concebido o el aprovechamiento de idénticas circunstancias.

c) Que obedezca a una práctica homogénea por la utilización de medidas, instrumentos o técnicas de actuación similares.

Artículo 6. *Responsabilidad.*

1. La responsabilidad por las acciones y omisiones tipificadas en el capítulo II del título V de la Ley 3/2001, de 26 de marzo, es de naturaleza administrativa y no excluye las de otro orden a que hubiere lugar.

2. Las sanciones que se impongan a distintas personas, físicas o jurídicas, como consecuencia de una misma infracción tendrán entre sí carácter independiente, salvo en los supuestos de responsabilidad solidaria regulados en el artículo 91.2 de la Ley 3/2001, de 26 de marzo.

3. La responsabilidad atribuida a los patrones o capitanes de los buques no excluirá la posibilidad de iniciar procedimientos contra las personas físicas o jurídicas propietarias o armadoras de los buques a bordo de los cuales se cometan las infracciones que se les atribuyen.

4. Las responsabilidades administrativas que se deriven del procedimiento sancionador serán compatibles con la exigencia al infractor de la reposición de la situación alterada a su estado originario, así como, en su caso, con la indemnización de los daños y perjuicios causados, en los términos previstos en el artículo 130.2 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, en el plazo que en cada caso se fije en la resolución correspondiente.

Artículo 7. *Responsabilidad solidaria.*

1. Todos los sujetos implicados en la comisión de una infracción a que se refiere el artículo 91.2 de la Ley 3/2001, de 26 de marzo, responderán solidariamente cuando la infracción sea imputable a varios de ellos y no sea posible determinar el grado de participación de cada uno.

2. 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 recaiga.

Artículo 8. *Concurrencia de procedimientos y sanciones.*

1. El órgano competente acordará la suspensión del procedimiento sancionador o, ya finalizado éste, de su ejecución, desde el momento en que se tenga conocimiento cierto de estar en curso otro procedimiento sancionador por los mismos hechos, sujetos y fundamentos por órganos comunitarios europeos u otras organizaciones internacionales de las que España sea parte. La suspensión se alzará desde el momento en que se tenga conocimiento de haberse dictado por aquéllos resolución firme.

2. Si se hubiera impuesto sanción por los órganos referidos en el apartado anterior, basada en idénticos hechos y fundamentos jurídicos, el órgano competente para resolver deberá tenerla en cuenta a efectos de graduar la que, en su caso, deba imponer, debiendo compensarla, sin perjuicio de declarar la comisión de la infracción.

3. En los supuestos previstos en los apartados anteriores, la suspensión alcanzará también al plazo de prescripción de la infracción o sanción administrativa.

Artículo 9. *Comunicación de los indicios de infracción.*

Cuando, en cualquier fase del procedimiento sancionador, los órganos competentes consideren que existen indicios racionales de la existencia de otra infracción administrativa para cuyo conocimiento no tengan competencia, lo comunicarán al órgano que sea competente, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 4 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre.

Artículo 10. *Prescripción y archivo de las actuaciones.*

1. Cuando de las actuaciones previas se concluya que ha prescrito la infracción, el órgano competente para iniciar el procedimiento acordará de oficio la no procedencia de iniciar el mismo.

2. Una vez iniciado el procedimiento, si se concluyera en cualquier momento que ha prescrito la infracción, el órgano competente para resolver, a propuesta del instructor, acordará la conclusión del procedimiento, con archivo de las actuaciones. Dicha resolución se notificará a los interesados.

3. Transcurridos dos meses desde la fecha en que se inició el procedimiento sin haberse practicado la notificación de éste al imputado, el órgano competente para iniciar procederá al archivo de las actuaciones. Si la infracción no hubiera prescrito, el órgano competente podrá acordar de nuevo el inicio de las mismas. En este último supuesto, ambos acuerdos, de archivo y nuevo inicio del expediente, deberán notificarse al imputado, sin perjuicio de las responsabilidades en que se hubiera podido incurrir.

4. Asimismo, cuando haya transcurrido el plazo para la prescripción de las sanciones de carácter no pecuniario, el órgano competente para resolver lo notificará al imputado. En el caso de prescripción de las sanciones de carácter pecuniario, se actuará conforme a lo establecido en la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria, y las normas en materia de recaudación.

Artículo 11. *Vinculaciones con el orden jurisdiccional penal.*

1. En cualquier momento del procedimiento sancionador en que los órganos competentes estimen que los hechos también pudieran ser constitutivos de ilícito penal, lo comunicarán al Ministerio Fiscal, solicitándole testimonio sobre las actuaciones practicadas respecto de la comunicación.

2. En los supuestos contemplados en el apartado anterior, así como cuando los órganos competentes tengan conocimiento de la existencia de un proceso penal sobre los mismos hechos, solicitarán del órgano judicial comunicación sobre las actuaciones practicadas.

Recibida la comunicación, y 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 iniciación o, en su caso, resolución del procedimiento, en función de la fase en que se encuentre el mismo, acordará su suspensión hasta que recaiga resolución firme o que ponga fin al procedimiento, tenga lugar el sobreseimiento o el archivo de las actuaciones o se produzca la devolución del expediente por el Ministerio Fiscal.

3. De no haberse apreciado la existencia de infracción penal, el órgano competente levantará la suspensión y acordará la continuación de la tramitación del expediente administrativo desde el momento en que tenga conocimiento de la resolución firme de la autoridad judicial, o que ponga fin al procedimiento.

4. En todo caso, los hechos declarados probados por resolución judicial penal firme vinculan a los órganos administrativos respecto de los procedimientos sancionadores que sustancien.

CAPÍTULO II

Infracciones y sanciones en materia de pesca marítima en aguas exteriores

Artículo 12. *Infracciones administrativas.*

Constituye infracción administrativa de pesca marítima, toda acción u omisión tipificada como tal en el capítulo II del título V de la Ley 3/2001, de 26 de marzo.

Artículo 13. *Graduación de las sanciones pecuniarias.*

1. Dentro de cada uno de los tramos establecidos por el artículo 106 de la Ley 3/2001, de 26 de marzo, las sanciones pecuniarias que procedan respecto de infracciones calificadas como leves, graves o muy graves, se impondrán motivadamente en los grados mínimo, medio o máximo, conforme a lo señalado en el mismo y en atención a los siguientes criterios:

a) Beneficio económico que obtenga o espere obtener el presunto infractor a 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.

2. Se consideran circunstancias agravantes, las siguientes:

a) Grado de intencionalidad del infractor.
b) Reincidencia, en el caso de que haya sido sancionado por una infracción en materia de pesca marítima del mismo tipo y calificación. Podrá aplicarse siempre que la resolución sancionadora del antecedente haya adquirido firmeza en vía administrativa en el plazo de un año anterior a la fecha de los hechos.
c) Reiteración de infracciones, en el caso de que haya sido sancionado por una infracción en materia de pesca marítima. Podrá aplicarse siempre que la resolución sancionadora del antecedente haya adquirido firmeza en vía administrativa en el plazo de tres años anteriores a la fecha de los hechos.
d) Persistencia en la conducta ilícita. Se aplicará, en todo caso, en los supuestos de infracción continuada según los requisitos establecidos en el artículo 5.3 del presente reglamento.
e) La generación de daños al medio marino en las zonas de protección pesquera con la comisión de la infracción, tal y como se definen en el capítulo III del título I de la Ley 3/2001, de 26 de marzo.
f) La puesta en peligro de la salud pública o vidas humanas con la comisión de la infracción.
g) La situación de sobreexplotación de los recursos pesqueros afectados. Podrá aplicarse cuando dicha situación esté recogida en la normativa nacional, comunitaria o internacional correspondiente
h) La realización de actividades pesqueras ilegales en zonas de veda o en un área de fondos prohibidos o antirreglamentarios.
i) La comisión de dos o más hechos tipificados en el mismo precepto legal, cuando no constituyan distintas infracciones.

3. Los criterios de graduación o agravantes recogidos en los apartados anteriores no podrán utilizarse para agravar o atenuar la infracción cuando estén contenidos en la descripción de la conducta infractora o formen parte del propio ilícito administrativo.
4. De conformidad con los criterios expuestos en los anteriores apartados y de acuerdo con los límites fijados en el artículo 106 de la Ley 3/2001, de 26 de marzo, las sanciones pecuniarias por infracciones leves, graves o muy graves se impondrán en los grados mínimo, medio o máximo dentro de los siguientes tramos:

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.

CAPÍTULO III

Procedimiento sancionador

Sección 1.ª Normas generales

Artículo 14. *Plazo de tramitación.*

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 15. *Ampliación y suspensión del plazo.*

1. Podrá acordarse la ampliación del plazo de tramitación del procedimiento sancionador cuando, por causa justificada y debidamente motivada, se estime necesaria para garantizar el acierto y legalidad de la resolución, cuando falten elementos de juicio suficientes, o cuando los interesados tengan su domicilio fuera del territorio español.

2. Asimismo, el plazo máximo del artículo anterior podrá ser objeto de suspensión, de acuerdo con los artículos 27 y 35 de este reglamento, o por causas imputables a los interesados, y por las demás previstas en las leyes.

3. La ampliación o suspensión será acordada por el órgano competente para resolver el procedimiento, bien de oficio o bien a propuesta razonada del órgano instructor y notificada al interesado, salvo en lo dispuesto en el apartado 5.

4. Lo dispuesto en este artículo se entiende sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 42 y 49 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre.

5. Siempre que los presuntos responsables residan en el extranjero, o cuando residiendo en España, fuera necesario cumplimentar algún trámite en el extranjero, se hará efectiva, desde el acuerdo de iniciación, la posibilidad de ampliación de plazos a que se refiere el artículo 49.2, de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre.

Artículo 16. *Actuaciones previas.*

1. Con anterioridad al acuerdo de iniciación del procedimiento, el órgano competente para la iniciación o resolución del mismo podrá acordar la realización de las actuaciones previas necesarias, que se realizarán al amparo y bajo las condiciones fijadas en el art. 95 de la Ley 3/2001, de 26 de marzo, con objeto de determinar si concurren las circunstancias que justifiquen tal iniciación.

2. En especial, estas actuaciones se orientarán a determinar, con la mayor precisión posible, los hechos susceptibles de motivar la incoación del procedimiento, la identificación

de la persona o personas que pudieran resultar responsables y las circunstancias relevantes que concurran en unos y otros.

3. Si, identificados los presuntos responsables tuviesen los mismos domicilio en un país extranjero se les requerirá para que señalen uno radicado en España a efectos de notificación.

4. Las actuaciones previas serán realizadas por el funcionario u órgano administrativo que determine el órgano competente para la iniciación o resolución del procedimiento y, en su caso, por los órganos que tienen atribuidas las funciones de control e inspección de la actividad de pesca marítima en el ámbito de competencias de la Administración General del Estado en los términos previstos en el Real Decreto 176/2003, de 14 de febrero, que regula el ejercicio de las funciones de control e inspección de las actividades de pesca marítima, y el artículo 95 de la Ley 3/2001, de 26 de marzo.

Artículo 17. *Medidas provisionales.*

1. Antes de la iniciación del procedimiento sancionador el Delegado del Gobierno en la comunidad autónoma competente, o cualquiera de las autoridades a que se refiere el artículo 97.1 de la Ley 3/2001, de 26 de marzo, podrá adoptar las medidas provisionales que estime necesarias para:

a) Asegurar la eficacia de la resolución que pudiera recaer.
b) Garantizar el buen fin del procedimiento.
c) Evitar el mantenimiento de los efectos de la infracción.
d) Garantizar los intereses generales.

2. Tendrán la consideración de medidas provisionales, entre otras:

a) La retención de la embarcación o el decomiso de los artes, aparejos y útiles de pesca.
b) El apresamiento del buque.
c) El regreso a puerto del buque.
d) La suspensión temporal de las actividades.
e) La suspensión de las autorizaciones de pesca.
f) El decomiso de las capturas pesqueras o de los productos de la pesca o de los productos o bienes obtenidos, incluido a estos efectos el importe económico de la venta de los bienes o productos decomisados.
g) La prestación de garantía. En el supuesto de exigencia de garantía, ésta no podrá exceder del importe de la sanción pecuniaria que como máximo pudiera corresponder por la infracción o infracciones presuntamente cometidas.

Las medidas de los apartados a), b), e) y f) procederán tan sólo para los supuestos de infracciones graves o muy graves.

3. 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, salvo en el supuesto previsto en la sección 8.ª del presente reglamento, cuando sea necesaria una previa notificación al Estado de bandera antes de proceder al inicio del procedimiento sancionador, en cuyo caso podrán confirmarse las citadas medidas quedando suspendida la incoación del procedimiento hasta la cumplimentación de dicho trámite.

4. Cuando por razones de urgencia o de necesidad, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 97.3 de la Ley 3/2001, de 26 de marzo, las medidas provisionales se adoptaren verbalmente éstas deberán reflejarse en acuerdo escrito y motivado por la autoridad competente para su adopción a la mayor brevedad posible y en todo caso, en un plazo no superior a cinco días, dando traslado del mismo al interesado.

5. Cuando las medidas provisionales son adoptadas por el inspector de pesca en el acta, deberán asimismo ser objeto de confirmación, modificación o levantamiento en el acuerdo de inicio del procedimiento, en el citado plazo de quince días, so pena de que devengan ineficaces.

6. Iniciado el procedimiento sancionador, la adopción de medidas provisionales corresponderá al órgano competente para su resolución, sin perjuicio de que por razones de

urgencia inaplazable, el órgano competente para iniciar el procedimiento o el órgano instructor puedan adoptar las que resulten necesarias.

7. La adopción de estas medidas se realizará mediante acuerdo motivado, poniendo de relieve en cada caso concreto su necesidad en función de los objetivos que se pretendan garantizar, así como su intensidad y proporcionalidad en relación, entre otras, con las siguientes circunstancias:

a) Naturaleza del posible perjuicio causado.
b) Necesidad de garantizar la efectividad de la resolución sancionadora.
c) Necesidad de evitar la continuidad de los efectos de los hechos denunciados.
d) Cualquier otra circunstancia de específica gravedad que justifique la adopción de dichas medidas.

8. Las medidas provisionales podrán ser alzadas o modificadas durante la tramitación del procedimiento, de oficio o a instancia de parte, en virtud de circunstancias sobrevenidas o que no pudieron ser tenidas en cuenta en el momento de su adopción.

9. Las medidas provisionales adoptadas se extinguirán al dictarse la resolución administrativa que ponga fin al procedimiento sancionador. No obstante, en la resolución se adoptarán, en su caso, las disposiciones cautelares precisas para garantizar la eficacia de la misma en tanto no sea ejecutiva.

10. El importe de los gastos derivados de la adopción de las medidas anteriormente descritas correrán a cargo del presunto infractor.

Artículo 18. *Del destino de los bienes y productos retenidos, incautados y decomisados.*

1. El destino de las capturas pesqueras y/o productos de la pesca decomisados será el siguiente:

a) En el supuesto de capturas pesqueras decomisadas que tuviesen posibilidades de sobrevivir, el inspector de pesca instará su devolución al medio marino en los términos previstos en el Real Decreto 176/2003, de 14 de febrero.

b) En caso contrario, en el supuesto de capturas pesqueras decomisadas aptas para el consumo, el inspector, en el supuesto de que no se haya iniciado el procedimiento sancionador o bien, el órgano competente para la iniciación o en su caso resolución del procedimiento, en función de la fase procedimental en la que se encuentre el expediente, podrá disponer a darles alguno de los siguientes destinos:

1.º Distribuirse entre entidades benéficas y otras instituciones públicas y privadas sin ánimo de lucro. Esta opción tendrá carácter preferente.
2.º Venderse en lonja o lugar autorizado, quedando el importe de dicha venta en depósito a disposición del órgano competente para iniciar el procedimiento sancionador.
3.º Con carácter subsidiario, y cuando no sea posible la venta en lonja, se acordará el inicio del procedimiento de subasta pública, conforme a lo dispuesto en el artículo siguiente.
4.º 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.

c) En el supuesto de capturas pesqueras decomisadas no aptas 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.

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, en los términos previstos en el artículo 98 de la Ley 3/2001, de 26 de marzo.

3. Si en la resolución del procedimiento sancionador no se apreciase la comisión de la infracción, se acordará la devolución de los productos o bienes incautados. Si el interesado no se hiciese cargo de los mismos en el plazo de un año desde que haya sido requerido para ello, éstos quedarán a disposición del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio

Ambiente, procediendo, en su caso, a ordenar su venta en subasta pública, su entrega a entidades benéficas y otras instituciones públicas o privadas sin ánimo de lucro o a su destrucción.

4. Si en la resolución del procedimiento sancionador se apreciase la comisión de infracción, los productos o bienes incautados o decomisados que no sean susceptibles de un uso lícito serán destruidos. Si su uso fuese lícito y siempre que en la resolución sancionadora no se establezca dicha incautación o decomiso como sanción o como disposición cautelar para garantizar la ejecución de la sanción, se acordará la devolución de los mismos. Si el interesado no se hiciese cargo de estos en el plazo de un año desde que haya sido requerido para ello, quedarán a disposición del Ministerio Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente que deberá decidir su destino, conforme a lo dispuesto en el apartado anterior.

5. En cuanto a los buques retenidos, serán liberados sin dilación, previa constitución de garantía financiera legalmente prevista cuya cuantía será fijada por el órgano competente, en los términos previstos en el artículo 98.1 de la Ley 3/2001, de 26 de marzo.

De no prestarse garantía en el plazo de un mes desde su fijación, sin perjuicio de las prórrogas que, en su caso, se hubiesen concedido, el buque quedará a disposición del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, que procederá a decidir sobre su ubicación y destino, en tanto no se dicte la resolución que ponga fin al procedimiento.

Los gastos derivados de la adopción de estas medidas, en relación con los buques retenidos respecto de los cuales no se constituya garantía financiera legalmente prevista, serán por cuenta del presunto infractor.

6. Se dejará constancia en el expediente de todas las actuaciones anteriores.

Artículo 19. *Desarrollo de la subasta pública de los bienes y productos aprehendidos, incautados y decomisados.*

1. Como norma general, la subasta se celebrará en lonja, o, en su caso, en el correspondiente punto autorizado para la primera venta, cuando se trate de productos frescos, o bien en el establecimiento autorizado por la comunidad autónoma.

2. La ejecución material de la subasta se encargará al adjudicatario de la lonja o establecimiento autorizado, previa valoración de los bienes o productos a precios de mercado y de acuerdo con los criterios habituales de valoración.

3. La subasta se realizará con sujeción a las siguientes especialidades:

a) No será necesaria la constitución de depósito previo para concurrir a la licitación.

b) El desarrollo de la licitación se realizará conforme a las prácticas habituales de este tipo de actos.

c) En el acto de licitación estará presente un funcionario designado por la Delegación del Gobierno.

d) Concluida la subasta, el funcionario designado por la Delegación del Gobierno extenderá diligencia en la que se hagan constar los elementos esenciales de la misma.

4. En aquellos supuestos en que no sea posible o no convenga promover la concurrencia, por razones debidamente justificadas en el expediente, procederá la adjudicación directa de los bienes o productos incautados en las mejores condiciones económicas. A estos efectos, el órgano competente para la iniciación del procedimiento procederá conforme a las siguientes reglas:

a) El procedimiento de adjudicación directa se anunciará en el tablón de anuncios de la Delegación del Gobierno en la comunidad autónoma competente, así como a través de su sede electrónica y, en su caso, de la Subdelegación de Gobierno.

b) Cuando el valor de los bienes supere la cuantía de 30.000 euros, el procedimiento de adjudicación se anunciará en el Boletín Oficial de la provincia en la que hayan sido aprehendidos, incautados o decomisados los bienes o productos. El órgano competente para la adjudicación podrá también acordar la publicación en los tablones de anuncios de los ayuntamientos de aquellos lugares donde estén situados los bienes, en medios de comunicación de gran difusión, en publicaciones especializadas o en cualquier otro medio adecuado al efecto.

c) El órgano competente para la adjudicación ha de proceder a determinar el valor, con carácter previo, de los bienes o productos con referencia a precios de mercado, tratando de obtener, al menos, tres ofertas.

d) La adjudicación se realizará mediante acta expedida por el inspector de pesca marítima o funcionario designado por el órgano que acuerde dicha adjudicación, a favor de quien presente la oferta económica más ventajosa. Los bienes serán entregados al adjudicatario una vez se haya hecho efectivo el importe.

5. El importe de la venta realizada, mediante subasta o adjudicación directa, quedará en depósito en la Caja General de Depósitos a disposición del órgano competente para resolver el procedimiento, debiendo observarse las condiciones establecidas por el Reglamento de la Caja General de Depósitos y demás normativa de desarrollo, aprobado por Real Decreto 161/1997, de 7 de febrero. Todo ello, a expensas de lo que se determine en la resolución del expediente sancionador, o de la ejecutoriedad efectiva de la resolución, si ésta ya hubiera sido dictada.

Artículo 19 bis. *Garantías financieras.*

Las fianzas o garantías financieras previstas normativamente y adoptadas en el marco del procedimiento sancionador en materia de pesca marítima del Estado se constituirán a favor de la Secretaria General de Pesca, correspondiendo a ésta la adopción de todos los acuerdos en relación con las mismas, en especial los acuerdos de incautación, cancelación o devolución.

Sección 2.ª Iniciación del procedimiento

Artículo 20. *Forma de iniciación.*

1. El procedimiento sancionador se iniciará siempre de oficio por acuerdo del órgano competente en los términos previstos en el artículo 3 del presente reglamento.

Dicha iniciación se efectuará:

a) Por propia iniciativa.

b) Como consecuencia de orden superior.

c) A instancia del Director General de Recursos Pesqueros y Acuicultura u otros órganos o autoridades en materia de pesca marítima.

d) Como consecuencia de denuncia sobre algún hecho o conducta que pudiera ser constitutiva de infracción.

e) Como consecuencia del acta levantada por los inspectores de pesca marítima u otros funcionarios o agentes de la autoridad.

2. La formulación de una petición no vincula al órgano competente para iniciar el procedimiento sancionador, si bien deberá comunicar de forma razonada al órgano que la hubiera formulado los motivos por los que, en su caso, no procede la iniciación del procedimiento.

3. En los supuestos de denuncia, ésta deberá expresar la identidad de la persona o personas que la presentan, el relato de los hechos que pudieran constituir infracción y la fecha de su comisión y, cuando sea posible, la identificación de los presuntos responsables.

Cuando se haya presentado una denuncia se deberá comunicar al denunciante la iniciación o no del procedimiento.

4. En el supuesto de actas levantadas por los inspectores de pesca marítima, o, en su caso, por otros agentes de la autoridad, que no den lugar a la iniciación de un procedimiento, el órgano competente para su iniciación habrá de comunicar, mediante acuerdo motivado, al Director General de Ordenación Pesquera, los motivos por los que, en su caso, no procede la iniciación del procedimiento. De este acuerdo no es necesaria la notificación a los particulares.

Artículo 21. *Contenido del acuerdo de iniciación.*

1. El acuerdo de iniciación del procedimiento sancionador se formalizará, como mínimo, con las siguientes especificaciones:

a) Identificación de la persona o personas presuntamente responsables.

b) Exposición sucinta de los hechos que motivan la incoación del procedimiento, su posible calificación y las sanciones que pudiesen corresponder, sin perjuicio de lo que resulte de la instrucción.

c) Nombramiento del instructor y, en su caso, del secretario, con expresa indicación del régimen de recusación de los mismos.

d) Órgano competente para la resolución del procedimiento y norma que le atribuya la competencia.

e) Medidas provisionales que se adopten en su caso, sin perjuicio de las que puedan adoptarse durante la tramitación. En el caso de las medidas provisionales adoptadas antes de la iniciación del procedimiento, se realizará un pronunciamiento expreso acerca del destino de las mismas, su mantenimiento, modificación o levantamiento.

f) Plazo máximo para dictar y notificar la resolución.

g) Indicación del derecho a formular alegaciones y a la audiencia en el procedimiento y de los plazos para su ejercicio.

2. El acuerdo de iniciación se comunicará al instructor, con traslado de cuantas actuaciones existan al respecto, y se notificará al denunciante, en su caso, y a los interesados, entendiendo en todo caso por tal a la persona o personas presuntamente responsables.

Conforme a lo dispuesto en el artículo 96 de la Ley 3/2001, de 26 de marzo, 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.

3. En los supuestos de notificación edictal, ésta habrá de practicarse por medio de un anuncio publicado en el «Boletín Oficial del Estado» conforme a lo dispuesto en el artículo 59.5 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre.

Artículo 22. *Colaboración y responsabilidad en la tramitación.*

1. En los términos previstos por el artículo 4 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, los órganos y dependencias administrativas pertenecientes a cualquiera de las Administraciones públicas facilitarán al órgano instructor los antecedentes e informes necesarios, así como los medios personales y materiales necesarios para el desarrollo de sus actuaciones.

2. Las personas designadas como órgano instructor o, en su caso, los titulares de las unidades administrativas que tengan atribuida tal función serán responsables directos de la tramitación del procedimiento y, en especial, del cumplimiento de los plazos establecidos.

Sección 3.ª Instrucción

Artículo 23. *Actuaciones y alegaciones.*

1. Una vez notificado el acuerdo de iniciación, los interesados, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 4, dispondrán de un plazo de quince días para aportar cuantas alegaciones, documentos o informaciones estimen convenientes y, en su caso, proponer prueba concretando los medios de que pretenden valerse.

2. Cursada la notificación, el instructor del procedimiento realizará de oficio cuantas actuaciones resulten necesarias para la acreditación de los hechos, recabando los datos e informaciones que sean relevantes para determinar, en su caso, la existencia de responsabilidades susceptibles de sanción.

3. Si como consecuencia de la instrucción del procedimiento resultase modificada la determinación inicial de los hechos, de su posible calificación, de las sanciones imponibles o de las responsabilidades susceptibles de sanción, se procederá a su notificación al presunto responsable en la propuesta de resolución.

Artículo 24. *Prueba.*

1. Recibidas las alegaciones o transcurrido el plazo previsto en el artículo 23, el órgano instructor podrá acordar la apertura de un período de prueba, por un plazo no superior a treinta días ni inferior a diez. La práctica de las pruebas, entendiéndose por tales aquellas

distintas de los documentos que los interesados puedan aportar en cualquier momento del procedimiento, se realizará de conformidad con lo dispuesto en el artículo 81 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre.

2. El instructor ordenará la práctica de cuantas pruebas estime necesarias, a fin de acreditar la efectiva realización de la conducta infractora y la determinación de la identidad de los presuntos infractores.

3. El instructor tan sólo podrá rechazar las pruebas propuestas por los inculpados cuando sean manifiestamente improcedentes o innecesarias, mediante acuerdo motivado, debidamente notificado a aquellos, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 137.4 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre. El acuerdo motivado de la denegación de la práctica de la prueba podrá incorporarse a la propuesta de resolución.

4. Cuando la prueba consista en la emisión de un informe de un órgano administrativo o entidad pública, y sea admitida a trámite, se entenderá que tiene los efectos suspensivos previstos en el artículo 42.5.d) de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre:

a) Cuando el informe sea a solicitud del interesado.

b) Cuando el informe sea solicitado por el órgano instructor por ser preceptivo el mismo, a efectos de validez de la prueba, por requerirlo así el derecho internacional o comunitario.

5. Los hechos constatados por funcionarios a los que se reconoce la condición de autoridad y ejerzan funciones de inspección, que se formalicen en documento público observando los requisitos legales pertinentes, gozarán de presunción de veracidad, sin perjuicio de las pruebas que en defensa de los respectivos derechos o intereses puedan señalar o aportar los propios interesados.

6. Cuando la valoración de las pruebas practicadas pueda constituir el fundamento básico de la decisión que se adopte en el procedimiento, por ser pieza imprescindible para la evaluación de los hechos, deberá incluirse en la propuesta de resolución.

Artículo 25. *Propuesta de resolución.*

1. Concluida, en su caso, la prueba, el órgano instructor del procedimiento formulará propuesta de resolución. En la misma se fijarán de forma motivada los hechos, especificándose los que se consideren probados y su exacta calificación jurídica, se determinará la infracción que, en su caso, constituyan y la persona o personas que resulten responsables, así como la sanción que propone que se imponga, o bien propondrá la declaración de no existencia de infracción o responsabilidad.

2. En el supuesto de que se hubiesen adoptado medidas provisionales, se harán constar en la propuesta de resolución.

3. De conformidad con la normativa en vigor, la propuesta de resolución deberá informar expresamente de la posibilidad de que las infracciones puedan llevar aparejadas la asignación de puntos correspondiente con la imposición de la sanción.

Artículo 26. *Audiencia.*

1. La propuesta de resolución se notificará a los interesados, acompañada de una relación de los documentos obrantes en el expediente a fin de que puedan solicitar las copias de los que estimen convenientes.

2. El plazo de audiencia será de 15 días, durante los cuales los interesados podrán formular alegaciones y presentar los documentos e informaciones que estimen pertinentes ante el instructor del procedimiento.

3. Concluido el plazo de audiencia, el instructor cursará inmediatamente al órgano competente para resolver el procedimiento, la propuesta de resolución, junto con todos los documentos, alegaciones e informaciones que obren en el mismo.

Sección 4.ª Resolución y finalización del procedimiento

Artículo 27. *Actuaciones complementarias.*

1. El órgano competente para resolver podrá decidir, mediante acuerdo motivado, la realización de las actuaciones complementarias indispensables para la correcta

determinación de los hechos o para la adecuada resolución del procedimiento. El acuerdo de realización de actuaciones complementarias se notificará a los interesados, quedando suspendido el plazo para resolver el procedimiento hasta la terminación de las actuaciones complementarias, que deberán practicarse en un plazo no superior a quince días y cuyo resultado se notificará a los interesados.

2. Tendrán la consideración de actuaciones complementarias aquellos informes o ampliaciones de los existentes que resulten determinantes para dictar la resolución, entendiéndose por tales los que mediante acuerdo motivado del órgano competente para resolver se acrediten como imprescindibles para la correcta determinación de los hechos o para la adecuada resolución del procedimiento.

Artículo 28. *Resolución.*

1. El órgano competente conforme a lo dispuesto en el artículo 112 de la Ley 3/2001, de 26 de marzo, dictará resolución que será motivada y decidirá todas las cuestiones planteadas por los interesados y aquellas otras derivadas del procedimiento.

La resolución se adoptará respetando el plazo fijado en el artículo 14, una vez recibidos la propuesta de resolución y los documentos, alegaciones e informaciones obrantes en el expediente, sin perjuicio de las posibles ampliaciones o suspensiones de plazo previstas en este reglamento y demás disposiciones que resulten de aplicación.

2. La resolución se notificará a los interesados. Si el procedimiento se hubiese iniciado como consecuencia de orden superior o petición razonada, la resolución se comunicará al órgano administrativo autor de aquélla.

3. En la resolución no se podrán aceptar hechos distintos de los determinados en la fase de instrucción del procedimiento o, en su caso, de los que resulten de las actuaciones complementarias con independencia de su diferente valoración jurídica.

4. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado anterior, el órgano competente para resolver no está vinculado por la sanción contenida en la propuesta de resolución del instructor, no obstante, cuando estime que la infracción reviste mayor gravedad de conformidad con la calificación de los artículos 100 y 101 de la Ley 3/2001, de 26 de marzo, se notificará al inculpado para que aporte cuantas alegaciones estime convenientes, concediéndosele para ello un plazo de quince días.

5. La resolución del procedimiento sancionador incluirá la valoración de las pruebas practicadas y especialmente de aquellas que constituyan los fundamentos básicos de la decisión, fijará los hechos y, en su caso, la persona o personas responsables, la infracción o infracciones cometidas y la sanción o sanciones que se imponen, o bien la declaración de no existencia de la infracción o responsabilidad.

Cuando se den las circunstancias legalmente previstas, y de conformidad con las disposiciones de los artículos 108 y 109 de la Ley 3/2001, de 26 de marzo, la resolución deberá expresar los requisitos y efectos de la posible reducción del 30 por ciento de la sanción pecuniaria.

6. La resolución no pone fin a la vía administrativa, por lo que podrá ser recurrible en alzada ante el órgano superior jerárquico del que la dictó, lo que deberá indicarse expresamente en la resolución, así como el plazo legalmente establecido para ello, en los términos previstos en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre. Ello sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 108 y 109 de la Ley 3/2001, de 26 de marzo, sobre los efectos de la reducción de la sanción pecuniaria.

7. En la resolución podrán adoptarse las disposiciones cautelares precisas para garantizar su eficacia en tanto no sea ejecutiva. Dichas medidas podrán consistir en el mantenimiento de las medidas provisionales que, en su caso, se hubieran adoptado con anterioridad, de conformidad con el artículo 17.

8. La resolución será ejecutiva cuando sea firme en vía administrativa, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 110 de la Ley 3/2001, de 26 de marzo, en relación con la suspensión condicional.

Artículo 29. *Reconocimiento de responsabilidad.*

1. En el supuesto de que el interesado manifieste su acuerdo con la propuesta de sanción, en cualquier momento anterior a la resolución del procedimiento, el órgano

instructor solicitará la conformidad del órgano competente para resolver acerca de la finalización del procedimiento en un plazo no superior a cinco días desde la recepción del acuerdo del interesado.

El órgano competente habrá de comunicar al instructor dicha conformidad en el plazo de dos meses desde la fecha de recepción por el mismo del acuerdo del interesado. En este supuesto, el instructor emitirá diligencia, que se notificará a los interesados, declarando la finalización del procedimiento y acordando su ejecución y el archivo definitivo de las actuaciones. Cuando se den las circunstancias legalmente previstas, y de conformidad con las disposiciones de los artículos 108 y 109 de la Ley 3/2001, de 26 de marzo, la diligencia deberá expresar los requisitos y efectos de la posible reducción del 50 por ciento de la sanción pecuniaria.

El vencimiento del plazo señalado sin que se haya pronunciado expresamente el órgano competente para resolver determinará la conformidad con la propuesta de resolución.

2. En el supuesto de que el órgano competente para resolver el procedimiento rectifique la propuesta de sanción se notificará al instructor dentro del plazo de dos meses antes citado, debiendo éste trasladarlo al interesado. En dicho escrito de rectificación se deberá indicar al interesado su derecho a formular las alegaciones que estime pertinentes en el plazo de 15 días contados desde el siguiente a la notificación. La conformidad del interesado a la rectificación realizada determinará la finalización del procedimiento, previa diligencia del instructor declarando la finalización del mismo y acordando su ejecución y el archivo definitivo de las actuaciones, con acuerdo del órgano competente para resolver.

3. Si hubiese transcurrido el plazo de alegaciones sin que se hayan producido o si el interesado manifiesta su disconformidad, el órgano competente para resolver el procedimiento, notificará expresamente la resolución.

Sección 5.ª Tramitación abreviada

Artículo 30. *Tramitación abreviada.*

1. Cuando al tiempo de iniciarse el procedimiento sancionador el órgano competente dispusiese de todos los elementos que permitan formular la propuesta de resolución, ésta se incorporará al acuerdo de iniciación.

2. Dicho acuerdo se comunicará al instructor, con traslado de cuantas actuaciones existan al respecto y se notificará a los interesados, entendiendo por tal a la persona o personas presuntamente responsables de la infracción.

3. En la notificación se advertirá expresamente a los interesados que disponen de un plazo de audiencia de quince días, conforme a lo dispuesto en el artículo 26.2 de este reglamento.

En el caso de que los interesados propongan expresamente en sus alegaciones la práctica de prueba, el instructor podrá ordenar o rechazar la práctica de prueba según lo dispuesto en el artículo 24, mediante acuerdo motivado debidamente notificado a aquéllos, y procederá a formular nueva propuesta de resolución, reiterándose o no, en la inicialmente notificada según el apartado primero, debiendo verificarse en todo caso el cumplimiento de lo estipulado en los artículo 25 y 26.

4. La tramitación abreviada prevista en este precepto podrá aplicarse a las infracciones leves o a las graves en las que la sanción pecuniaria se gradúe en su grado mínimo.

Sección 6.ª Procedimiento simplificado

Artículo 31. *Procedimiento simplificado.*

Cuando el órgano competente para la iniciación del procedimiento estime que existen elementos de juicio suficientes para calificar la infracción como leve, se tramitará el procedimiento simplificado.

Artículo 32. *Tramitación.*

1. La iniciación se producirá por acuerdo del órgano competente, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 3, especificándose en el acuerdo de iniciación el carácter simplificado del procedimiento.

2. En el plazo de un mes a partir de la comunicación y notificación del acuerdo de iniciación, el órgano instructor y los interesados efectuarán, respectivamente, las actuaciones preliminares, la aportación de cuantas alegaciones, documentos e informaciones estimen convenientes y, en su caso, la proposición y práctica de la prueba.

3. Transcurrido dicho plazo, el órgano competente para la instrucción formulará propuesta de resolución de conformidad con lo dispuesto en el artículo 25 o, si aprecia que los hechos pueden ser constitutivos de infracción grave o muy grave, acordará que continúe tramitándose el procedimiento general, notificándolo a los interesados para que, en el plazo de cinco días, propongan prueba si lo consideran conveniente.

4. El procedimiento se remitirá al órgano competente para resolver, el cual dictará en el plazo de cinco días resolución en la forma y con los efectos previstos en el artículo 28.

5. El procedimiento deberá resolverse y notificarse en el plazo máximo de seis meses desde que se inició.

Sección 7.ª Suspensión condicional

Artículo 33. *Procedimiento de suspensión condicional.*

1. El infractor podrá solicitar en el plazo de un mes, contado a partir de la notificación que pone fin a la vía administrativa, la suspensión condicional de la ejecución de la sanción impuesta, en los términos previstos en el artículo 110 de la Ley 3/2001, de 26 de marzo. No podrá solicitarse la suspensión condicional en tanto no haya recaído resolución del recurso administrativo que, en su caso, se haya interpuesto o haya transcurrido el plazo para su interposición sin que ésta se haya producido.

2. Dicha solicitud, a los efectos de dar cumplimiento a los requisitos previstos en el artículo 110.2 de la citada Ley 3/2001, de 26 de marzo, habrá de acompañarse de una declaración responsable del infractor en la que se haga constar que no ha sido sancionado en materia de pesca marítima en los últimos cinco años.

3. A los efectos de la resolución de la suspensión condicional, se solicitará informe preceptivo del Director General de Recursos Pesqueros y Acuicultura, que deberá emitirse en el plazo de un mes.

4. El plazo máximo para dictar y notificar la resolución del Ministro de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente sobre la concesión o denegación de la suspensión condicional será de seis meses, desde que la solicitud haya tenido entrada en el registro del órgano competente para su resolución. Conforme a lo dispuesto en el artículo 110.4 de la Ley 3/2001, de 26 de marzo, los interesados podrán entender desestimada por silencio administrativo su solicitud.

Sección 8.ª Procedimientos sancionadores vinculados a buques de bandera de conveniencia

Artículo 34. *Objeto.*

1. En virtud de lo dispuesto en el artículo 2, apartados c) y d), las personas físicas o jurídicas que incumplan las obligaciones derivadas de las medidas de conservación y gestión establecidas en el derecho internacional en alta mar a bordo de buques de países terceros, podrán ser sancionadas cuando el Estado de bandera no haya ejercido su competencia sancionadora, al amparo de lo establecido en el título V de la Ley 3/2001, de 26 de marzo, y en el Real Decreto 1134/2002, de 31 de octubre, sobre aplicación de sanciones en materia de pesca marítima a españoles enrolados en buques con abanderamiento de conveniencia, así como en la presente disposición, cualquiera que sea su grado de responsabilidad por la participación en los hechos constitutivos de infracción.

2. A los efectos de la aplicación de este procedimiento, se entiende que el Estado de bandera no ejerce su competencia sancionadora, cuando en el plazo de tres meses desde

que le fue notificada, por conducto oficial, la conducta presuntamente infractora, fehacientemente probada, bien no respondiera por conducto oficial, con mención de las actuaciones practicadas, o no hubiera llevado a cabo dichas actuaciones necesarias para sancionar.

Artículo 35. *Procedimiento.*

1. La notificación al Estado de bandera por conducto oficial de la conducta, presuntamente infractora, consistente en el incumplimiento de obligaciones derivadas de medidas de conservación y gestión establecidas en el derecho internacional, se realizará por la representación diplomática de España, salvo que conste en el procedimiento que ya hubiera sido efectuada anteriormente por órganos u organismos comunitarios o internacionales, en cuyo caso, se considerará ésta como válida a los efectos previstos en este reglamento.

2. El plazo de tres meses empezará a contar a partir del momento en que conste la entrada de la notificación en el órgano correspondiente del Estado de pabellón.

3. Si en el plazo de tres meses el Estado de pabellón no hubiera contestado a la notificación ni iniciado procedimiento alguno, el órgano competente podrá iniciar procedimiento sancionador contra las personas físicas o jurídicas responsables, de acuerdo con lo previsto en la Ley 3/2001, de 26 de marzo, y en este reglamento.

Artículo 36. *Ejercicio de la competencia sancionadora por el Estado de bandera.*

Recaída resolución firme en el Estado de pabellón, el órgano competente para resolver podrá determinar la apertura del expediente sancionador, teniendo en cuenta, en todo caso, la sanción recaída a efectos de graduar, o en su caso, compensar, la que se imponga, sin perjuicio de la declaración de la infracción. A estos efectos será de aplicación lo dispuesto en los artículos 8 y 17.3 del presente reglamento.

§ 9

Real Decreto 1134/2002, de 31 de octubre, sobre aplicación de sanciones en materia de pesca marítima a españoles enrolados en buques con abanderamiento de conveniencia

Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación
«BOE» núm. 262, de 1 de noviembre de 2002
Última modificación: 14 de marzo de 2015
Referencia: BOE-A-2002-21181

La pesca ilegal supone una grave amenaza contra la explotación sostenible de las especies marinas, restando efectividad a las medidas de conservación y ordenación adoptadas por las organizaciones regionales de ordenación pesquera, y supone, además, una competencia desleal en perjuicio del sector pesquero que está obligado a un riguroso cumplimiento de las normas nacionales e internacionales de control, conservación y gestión.

Diversos organismos intergubernamentales, como la Organización de Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO), y las organizaciones regionales de ordenación pesquera, como la Organización de Pesca del Atlántico Noroccidental (OPANO), la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico (CICAA), la Comisión de Pesca del Atlántico Noreste (CPANE) y la Comisión para la Conservación de los Recursos Vivos Marinos Antárticos (CCRVMA), de los que España o la Comunidad Europea es Parte contratante o cooperante, se han interesado por el fenómeno de la pesca ilegal, no declarada y no regulada, y han desarrollado códigos de conducta, planes de acción internacional y medidas de conservación y ordenación para combatir estas actividades.

Es creciente el número de actividades ilícitas de las que son responsables buques de pesca abanderados en países o territorios con registros abiertos, también conocidos con el nombre de «buques bajo bandera de conveniencia», que contravienen el derecho internacional y en particular la Convención de Naciones Unidas sobre Derecho del Mar de 1982 y los convenios que constituyen las organizaciones regionales de ordenación pesquera.

España está profundamente interesada en preservar las poblaciones de peces mediante una explotación sostenible y en reducir las capturas incidentales de otras especies, por lo que se propone incrementar las medidas para desalentar y eliminar las actividades pesqueras ilegales realizadas por buques de países terceros en aguas bajo la jurisdicción de un Estado sin el permiso de éste o contraviniendo sus leyes, así como las realizadas contraviniendo las medidas de conservación y gestión adoptadas por una organización regional de ordenación pesquera competente.

Esta preocupación española frente a la actividad de pesca ilegal cometida por buques de pesca bajo bandera de conveniencia, cuando corresponden a pabellones de Estados no cooperantes en la conservación de los recursos pesqueros, ya está presente en otros antecedentes normativos como el Real Decreto 798/1995, de 19 de mayo, por el que se definen los criterios y condiciones de las intervenciones con finalidad estructural en el sector

de la pesca, de la acuicultura y de la comercialización, la transformación y la promoción de sus productos, que excluye de la posibilidad de beneficiarse de la reducción de la aportación de bajas en un 50 por 100 que se establece para los atuneros congeladores y palangreros de superficie que se destinen a la exportación para faenar en los océanos Índico y Pacífico, los exportados a aquellos países y territorios a que se refiere el Real Decreto 1080/1991, de 5 de julio, por el que se determinan los países o territorios a que se refieren los artículos 2, apartado 3.4, de la Ley 17/1991, de 27 de mayo, de Medidas fiscales urgentes, y 62 de la Ley 31/1990, de 27 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para 1991, a los que se les atribuye un determinado carácter impositivo sobre beneficios fiscales, exceptuando la República de Seychelles.

A su vez, el Real Decreto 601/1999, de 16 de abril, por el que se regula el Registro Oficial de Empresas Pesqueras en Países Terceros, establece la prohibición de inscripción en el mismo a las empresas pesqueras radicadas en un Estado que no coopere en la conservación de los recursos pesqueros, directamente o a través de los organismos regionales de pesca competentes y que, mediante su actitud, estén perjudicando la eficacia de las medidas internacionales de conservación y gestión aprobadas por dichas organizaciones, con igual prohibición respecto de los buques que enarbolen pabellón de dicho Estado.

Por su parte, el Real Decreto 1797/1999, de 26 de noviembre, sobre el control de las operaciones de pesca de buques de terceros países en aguas bajo soberanía o jurisdicción española, establece el control de las operaciones de pesca de buques de terceros países en aguas bajo soberanía o jurisdicción española, a efectos de la verificación del cumplimiento de las recomendaciones de la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico (CICAA), así como de las demás medidas de protección y gestión de los recursos pesqueros adoptadas por las organizaciones regionales de ordenación pesquera.

Más recientemente, en esta misma línea de actuación, la Ley 3/2001, de 26 de marzo, de Pesca Marítima del Estado, establece en el título V el régimen de infracciones y sanciones en materia de pesca marítima, tipificando en sus artículos 95.d) y 97.f) las infracciones por incumplimiento o violación de las obligaciones establecidas en virtud de Convenios, Acuerdos o Tratados internacionales en materia de pesca.

A su vez, los artículos 96.1.v) y 97.i) tipifican, con agravamiento, dichas infracciones cuando son cometidas por españoles en el ejercicio de sus atribuciones de mando en buques con pabellón de países calificados reglamentariamente como de abanderamiento de conveniencia.

Sin embargo, cuando la infracción es cometida por un español a bordo de un buque de un país tercero, la Convención de Naciones Unidas sobre Derecho del Mar de 1982, ratificada por España mediante Instrumento de 20 de diciembre de 1996, y, por tanto, parte integrante del ordenamiento interno español desde su publicación en el «Boletín Oficial del Estado», establece en su artículo 92 que los buques deberán navegar bajo el pabellón de un solo Estado y, salvo en los casos excepcionales previstos de modo expreso en los Tratados internacionales o en la propia Convención, estarán sometidos en alta mar a la jurisdicción exclusiva de dicho Estado.

Asimismo, la Convención dispone en sus artículos 94 y 116 a 119 que todo Estado tiene el deber de ejercer de manera efectiva su jurisdicción y control en cuestiones administrativas, técnicas, sociales y pesqueras sobre los buques que enarbolen su pabellón.

De lo dispuesto en los artículos señalados de la Convención se desprende que el Estado que concede su pabellón a un buque asume la responsabilidad internacional de ejercer eficazmente su jurisdicción y control sobre tales buques, y que, en virtud de dicha responsabilidad, debe hacer cumplir las obligaciones que se derivan de esta Convención y de otros instrumentos de derecho internacional, especialmente de los convenios constitutivos de organizaciones regionales de ordenación pesquera.

Por tanto, se hace necesario, por una parte, abordar el problema de aquellos Estados que no cumplen con sus responsabilidades como Estados de bandera y actuar en tal caso frente a las personas físicas o jurídicas sujetas al ordenamiento jurídico español, responsables de la comisión de actos ilícitos en materia pesquera a bordo de buques de países terceros, especialmente cuando supongan la violación de obligaciones derivadas de los Convenios, Acuerdos o Tratados internacionales, y, por otra parte, establecer un

mecanismo para garantizar el principio «non bis in idem», estableciendo un plazo suficiente antes de aplicar el régimen sancionador interno de forma que se pueda garantizar previamente el ejercicio de la jurisdicción inherente al Estado del pabellón.

Por otra parte, al objeto de aplicar las agravantes por dichos incumplimientos por los españoles que ejerzan sus atribuciones de mando en buques abanderados en países y territorios de bandera de conveniencia, es necesario determinar cuándo estos países o territorios serán calificados como de abanderamiento de conveniencia.

Como medida adicional, para desalentar y eliminar las actividades de pesca ilegal llevadas a cabo por buques de países terceros, se hace necesario establecer garantías para impedir la importación de productos pesqueros, con ocasión de su desembarque o descarga, procedentes de aquellos buques que hayan sido identificados como responsables de llevar a cabo actividades de pesca ilegal, no declarada y no regulada por las organizaciones regionales de ordenación pesquera.

En consecuencia, el presente Real Decreto viene a dar cumplimiento a los fines expuestos y a garantizar el cumplimiento de las recomendaciones dictadas por la FAO en su Plan de Acción Internacional para Prevenir, Desalentar y Eliminar la Pesca Ilegal, No Declarada y No Regulada, aprobado el 23 de junio de 2001.

En la elaboración de este Real Decreto han sido consultadas las Comunidades Autónomas y el sector pesquero afectado.

El presente 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, de Pesca Marítima del Estado.

En su virtud, previa aprobación del Ministro de Administraciones Públicas, a propuesta del Ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 31 de octubre de 2002,

DISPONGO:

Artículo 1. *Objeto.*

El presente Real Decreto tiene por objeto el desarrollo del procedimiento para la aplicación del régimen de infracciones y sanciones en materia de pesca marítima en aguas exteriores regulado en el título V de la Ley 3/2001, de 26 de marzo, de Pesca Marítima del Estado, a las personas físicas y jurídicas con nacionalidad española, vinculadas jurídicamente a buques de países terceros que incumplan las obligaciones derivadas de las medidas de conservación y gestión establecidas en el derecho internacional, cuando el Estado de bandera de estos buques no ejerza la potestad sancionadora inherente a su jurisdicción.

Artículo 2. *Responsabilidad por incumplimiento del derecho internacional.*

1. El incumplimiento de las obligaciones en materia de pesca marítima y, en particular, de las establecidas en la Convención de Naciones Unidas sobre Derecho del Mar de 1982, o de las medidas de conservación y gestión adoptadas por las organizaciones regionales de ordenación pesquera de las que la Unión Europea o España sea parte contratante o cooperante, por cualquier persona física o jurídica con nacionalidad española, vinculada jurídicamente a un buque de un país tercero, será sancionado de conformidad con lo establecido en el régimen de infracciones y sanciones regulado en el título V de la Ley 3/2001, cuando el Estado de bandera no ejerciera la potestad sancionadora inherente a su jurisdicción sobre dichas conductas.

2. Se entenderá que el Estado de bandera no ejerce su competencia sancionadora cuando habiendo transcurrido tres meses desde que le fue notificada la infracción por conducto oficial, fehacientemente probada, o bien no respondiera o bien no hubiera llevado a cabo las actuaciones necesarias para sancionar.

3. El incumplimiento de lo dispuesto en el presente real decreto se regirá por lo dispuesto en el Real Decreto 182/2015, de 13 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento de procedimiento del régimen sancionador en materia de pesca marítima en aguas exteriores.

Artículo 3. *Calificación de países y territorios de abanderamiento de conveniencia.*

1. Los países y territorios a los que se atribuye la calificación de abanderamiento de conveniencia serán los calificados por las organizaciones regionales de ordenación pesquera (ORP) como no cooperantes en su área de regulación, de acuerdo con los criterios establecidos por dichas organizaciones.

2. Los buques apátridas o sin nacionalidad tendrán, en todo caso, la consideración de buques con abanderamiento de conveniencia.

Artículo 4. *Obligaciones de los titulados españoles.*

Los titulados españoles que decidan ejercer sus atribuciones de mando en buques de un tercer país deberán comunicar a la Secretaría General de Pesca Marítima del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, antes de su enrolamiento, el nombre del último buque de pabellón español en el que han estado enrolados, los datos de su tarjeta acreditativa y el nombre, matrícula y abanderamiento del buque de destino. En el supuesto de que este buque cambie de pabellón, o el titulado pase a ejercer sus atribuciones en otro barco, deberá, asimismo, comunicar los nuevos datos.

Artículo 5. *Capturas procedentes de buques identificados por haber incurrido en actividades de pesca ilegal o contrarias a las medidas de conservación y gestión.*

Sin perjuicio de lo dispuesto en el Real Decreto 1797/1999, de 26 de noviembre, sobre el control de las operaciones de pesca de buques de terceros países en aguas bajo soberanía o jurisdicción española, el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación no autorizará el desembarque ni el transbordo de las capturas procedentes de buques identificados por las organizaciones regionales de ordenación pesquera por llevar a cabo actividades de pesca ilegal, o contrarias a las medidas de conservación y gestión en su área de regulación.

Asimismo, queda prohibida la importación en el territorio nacional de capturas procedentes de los buques a que se refiere el párrafo anterior por cualquier medio de transporte.

Disposición final primera. *Título competencial y facultad de desarrollo.*

El presente Real Decreto se dicta al amparo de la habilitación contenida en el artículo 149.1.19.ª de la Constitución, que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de pesca marítima en aguas exteriores.

Se faculta al Ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, en el ámbito de sus competencias, para dictar las normas y adoptar las medidas precisas para el desarrollo y aplicación del presente Real Decreto y, en particular, para adaptar la calificación de países y territorios de abanderamiento de conveniencia a la normativa internacional.

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».

§ 10

Real Decreto 1797/1999, de 26 de noviembre, sobre el control de las operaciones de pesca de buques de terceros países en aguas bajo soberanía o jurisdicción española

Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación
«BOE» núm. 301, de 17 de diciembre de 1999
Última modificación: sin modificaciones
Referencia: BOE-A-1999-24005

El Reglamento (CE) 2847/93, del Consejo, de 12 de octubre, por el que se establece un régimen de control aplicable a la política pesquera común, establece que corresponde a los Estados miembros el control, la inspección y vigilancia de todas las actividades del sector pesquero que se realicen en su territorio y en las aguas marítimas sujetas a su soberanía o jurisdicción, y en especial el ejercicio de la pesca y las actividades de desembarque y transbordo de productos pesqueros, entre otras. Asimismo, en su Título VI bis establece que los buques pesqueros de países terceros en aguas comunitarias estarán sujetos a un régimen de control de las capturas que lleven a bordo, así como las obligaciones que deberán cumplimentar los capitanes o patrones para poder desembarcar o transbordar sus capturas en puertos o aguas comunitarias.

A su vez, el Reglamento (CE) 1093/94, del Consejo, de 6 de mayo, establece las condiciones en que los buques de pesca de países terceros podrán desembarcar directamente y comercializar sus capturas en puertos de los Estados miembros de la Comunidad Europea.

El presente Real Decreto integra y actualiza la normativa vigente sobre el control de buques de países terceros en aguas bajo soberanía o jurisdicción española, estableciendo los requisitos relativos a las autorizaciones de pesca, comunicaciones, declaraciones, y demás obligaciones de los capitanes o patrones de buques de pesca de países terceros en nuestras aguas. De particular importancia es la obligación de obtener autorización para poder realizar un desembarque en territorio español, y la necesidad de probar el origen de las capturas, dentro del objetivo de asegurar que se respetan las medidas de conservación y gestión adoptadas en las organizaciones regionales o subregionales de ordenación pesquera competentes en las que la Comunidad Europea es parte.

Por su parte, la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico (CICAA) tiene como uno de sus objetivos prioritarios la gestión y conservación de determinadas especies pesqueras en el área del océano Atlántico, y mares adyacentes, entre los que se incluye el Mediterráneo. Motivo de especial preocupación lo constituye el estado de las poblaciones de túnidos y especies afines, que han llevado a la Comisión a aprobar diversas resoluciones y recomendaciones tendentes a asegurar su conservación y gestión, planteándose la necesidad de que el cumplimiento de las citadas medidas se lleve a cabo no sólo por los buques pertenecientes a Estados que son parte contratante de la Comisión, sino también por los buques de Estados que no son parte.

En la línea expuesta, el 13 de junio de 1998 entraron en vigor dos recomendaciones de la CICAA sobre transbordos, avistamientos e inspección en puerto de barcos no contratantes, a efectos de comprobar que en su actividad cumplen las medidas de conservación y gestión establecidas, y el 21 de junio de 1999 entró en vigor una nueva recomendación de la CICAA, prohibiendo a los barcos de partes no contratantes desembarcar o transbordar especies sujetas a medidas de conservación y gestión, en puertos y aguas de partes contratantes, hasta que las mismas hayan inspeccionado el barco y dicha inspección constate que las especies a bordo han sido capturadas fuera de la zona regulada por la CICAA o de acuerdo con las medidas de conservación y gestión establecidas en la misma.

Sin perjuicio de la aplicabilidad directa de los Reglamentos de la Comunidad Europea, se hace preciso establecer el régimen de seguimiento y control de las operaciones pesqueras llevadas a cabo por los buques de países terceros en aguas bajo la soberanía o jurisdicción española.

El presente Real Decreto ha sido sometido al trámite de consulta y examen de las Comunidades Autónomas en la Conferencia Sectorial de Pesca de 21 de junio de 1999, así como al de las entidades representativas del sector afectado.

Se dicta al amparo de la habilitación contenida en el artículo 149.1.10.ª y 19.ª de la Constitución, que atribuye al Estado competencia exclusiva en materia de comercio exterior y de pesca marítima.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 26 de noviembre de 1999,

DISPONGO:

Artículo 1. *Objeto.*

Es objeto del presente Real Decreto establecer la normativa aplicable al seguimiento y control de las operaciones pesqueras ejercidas por buques de pesca de países terceros en aguas sometidas a la soberanía o jurisdicción española, así como las normas de control para verificar el cumplimiento de las recomendaciones de la Comisión Internacional para la Conservación del Atún Atlántico (CICAA) y demás medidas de protección y gestión de los recursos pesqueros, adoptadas por las organizaciones regionales o subregionales de ordenación pesquera competentes de las que la Comunidad Europea sea parte.

Artículo 2. *Ámbito de aplicación.*

El presente Real Decreto será de aplicación a los titulares de buques de pesca de países terceros que capturen, transporten o transborden productos pesqueros en aguas exteriores sometidas a la soberanía o jurisdicción española, así como a los desembarcos de productos pesqueros que se realicen en puertos españoles.

A los efectos del presente Real Decreto, se entiende como buques de pesca de países terceros:

a) Un buque de cualquier dimensión que se utilice de forma principal o accesoria para la captura de productos de la pesca.

b) Un buque que, aun cuando no se utilice para realizar capturas por sus propios medios, transporte productos pesqueros.

c) Un buque a bordo del cual se someta a productos de la pesca a una o más de las siguientes operaciones previas a su envasado: fileteado o loncheado, pelado, picado, congelación o elaboración, y que navegue bajo el pabellón de un tercer país y esté registrado en dicho tercer país.

Artículo 3. *Autorización para ejercer la actividad pesquera extractiva.*

Para poder ejercer la pesca en aguas sometidas a la soberanía o jurisdicción española, los buques de pesca de países terceros deberán disponer de la licencia de pesca y de un

permiso de pesca especial previstos en el artículo 9 del Reglamento (CE) 1627/94, por el que se establecen disposiciones generales para los permisos de pesca especiales.

Los capitanes de los buques de pesca de terceros países, a instancias de las autoridades competentes en materia de pesca marítima en el litoral, estarán obligados a presentar la licencia de pesca y el permiso de pesca especial, así como todos aquellos documentos y certificados del buque que a juicio de dichas autoridades sean necesarios para que se pueda verificar la adecuada cumplimentación de los datos relativos e información mínima que deben de contener las licencias y los permisos de pesca especiales.

Artículo 4. *Desembarques.*

1. Los desembarcos de productos de la pesca requerirán de la autorización del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, que la concederá a solicitud del interesado con una antelación mínima de setenta y dos horas, previa comprobación de los datos en ella incluidos.

2. La solicitud de autorización deberá dirigirse al Secretario general de Pesca Marítima del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación. Se cursará por fax o télex a la dirección que figura en el anexo de la presente disposición, y deberá contener las siguientes indicaciones:

a) Nombre del buque, pabellón, puerto de matrícula, indicativo de llamada, nombre del propietario o propietarios o del armador y, en su caso, nombre de su representante o representantes.

b) Puerto de desembarque.

c) Día y hora, previstos, de llegada al puerto de desembarque.

d) Especies, capturas mantenidas a bordo y peso aproximado de cada una de ellas.

e) La zona o zonas en las que se hubiera efectuado la captura de las especies, así como en su caso el buque o buques a partir de los cuales los productos hayan sido transbordados.

f) Los productos que se desembarcarán.

g) Las cantidades desglosadas por especies.

h) El modo de comercialización previsto.

i) Dirección, indicando el número de fax o télex, al que remitir la resolución de autorización.

3. Las operaciones de descarga no se realizarán hasta que las autoridades competentes autoricen la misma, previa comprobación de la autorización a que se refiere el apartado 1, la cual será presentada por el capitán del buque o su representante a petición de dichas autoridades.

4. En el caso de que las capturas se declaren como efectuadas en la alta mar, sólo se concederá la autorización de desembarque una vez que las autoridades competentes hayan comprobado, mediante el análisis de los libros y documentos de a bordo exigidos en la normativa en vigor, que las capturas han sido realizadas fuera de la zona de regulación de alguna organización regional o subregional de ordenación pesquera competente de la que es miembro la Comunidad Europea o que las especies, aun habiendo sido capturadas en las aguas reguladas, han sido realizadas de acuerdo con las medidas de conservación y gestión adoptadas por la organización regional o subregional de ordenación pesquera competente de la que es miembro la Comunidad Europea.

Artículo 5. *Operaciones de transbordo.*

1. Los transbordos de productos de la pesca requerirán de la autorización del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, que la concederá a solicitud del interesado, previa comprobación de los datos en ella incluidos.

2. La solicitud de autorización de transbordo deberá dirigirse al Secretario general de Pesca Marítima del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación. Se cursará por fax o télex a la dirección que figura en el anexo de la presente disposición y deberá contener las siguientes indicaciones:

a) Nombre del buque, pabellón, puerto de matrícula, indicativo de llamada, nombre del propietario o propietarios o del armador y, en su caso, nombre de su representante o

representantes de cada uno de los buques que pretendan realizar la operación de transbordo.

b) La fecha y el lugar donde se pretende realizar las operaciones de transbordo.

c) La zona o zonas en las que se hubiera efectuado la captura de las especies.

d) Los productos que se transbordarán.

e) Las cantidades desglosadas por especies que se transbordarán.

f) Dirección, indicando el número de fax o télex, al que remitir la resolución de autorización.

3. Cuando las operaciones de transbordo se refieran a las especies reguladas por la CICAA o de otra organización regional o subregional de ordenación pesquera competente de la que la Comunidad Europea sea parte, sólo se concederá la autorización expresa a que se refiere el apartado 1, una vez que se haya comprobado, mediante el análisis de los libros y documentos de a bordo exigidos en la normativa en vigor, que las especies a transbordar han sido capturadas de acuerdo con las medidas de conservación y gestión adoptadas por dichas organizaciones regionales o subregionales de ordenación pesquera o que su procedencia es ajena a la zona de regulación correspondiente.

4. Los buques pesqueros y buques-nodriza españoles sólo podrán recibir transbordos de las especies CICAA, de las partes contratantes y de partes, entidades o entidades pesqueras colaboradoras, tal como está definido en la recomendación adoptada por la CICAA en 1997, que entró en vigor el 13 de junio de 1998.

Artículo 6. *Declaración de desembarque o transbordo.*

Antes de las cuarenta y ocho horas siguientes a su finalización, el capitán del buque o su representante presentará a la autoridad competente en materia de pesca marítima en el litoral, una declaración escrita en castellano de cuya veracidad deberá dar fe el capitán del buque, notificación detallada de las cantidades efectivamente desembarcadas o transbordadas, con indicación de especies, su denominación, fechas y zonas de captura, tipos de presentación y modos de comercialización previstos.

Artículo 7. *Transformación de productos a bordo.*

En aguas sometidas a la soberanía o jurisdicción española sólo podrán efectuarse operaciones de transformación a bordo cuando el patrón o capitán del buque hayan solicitado y obtenido autorización previa del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.

Artículo 8. *Comercialización de capturas en puertos.*

La comercialización de las especies pesqueras autorizadas a desembarcar directamente de un buque de pesca que no se destinen a la industria de transformación se efectuará de conformidad con lo establecido en el artículo 5 del Reglamento (CE) 1093/94, del Consejo, de 6 de mayo, por el que se establecen las condiciones en las que los buques de pesca de terceros países podrán desembarcar directamente y comercializar sus capturas en puertos de los Estados miembros de la Comunidad Europea.

Artículo 9. *Artes y aparejos.*

Los artes y aparejos de los buques de pesca de terceros países en aguas sometidas a la soberanía o jurisdicción española deberán estar estibados de la siguiente forma:

a) Todos los artes y aparejos de pesca se llevarán en su totalidad secos y dentro del buque.

b) Todas las redes, puertas, bolos y demás elementos de los artes y aparejos deberán estar desconectados de los cables o cabos de arrastre.

c) Todas las puertas y bolos deberán estar perfectamente estibados y trincados debajo de cubierta o en el pañol de aparejos.

d) Todas las redes deberán estar estibadas debajo de cubierta o en el pañol de aparejos y trincadas firmemente a alguna parte del buque.

e) Tratándose de buques dedicados al arrastre, los carreteles deberán estar desprovistos de malletas.

Artículo 10. *Inspección.*

1. Todo buque de pesca que se encuentre en aguas sometidas a la soberanía o jurisdicción española podrá ser objeto de una inspección pesquera con el fin de verificar que las especies que se encuentran a bordo han sido capturadas de conformidad con la normativa en vigor sobre conservación y gestión de los recursos pesqueros.

2. En el ejercicio de la función inspectora podrán comprobarse las especies a bordo, los artes de pesca y demás material relativo a la actividad pesquera, así como los documentos del buque y cualquier otro material relacionado con sus actividades.

3. Cuando 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, tengan conocimiento de la comisión de una presunta infracción, podrán adoptar las medidas provisionales precisas, de conformidad con lo establecido en el artículo 5 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.

En los casos de apresamiento o retención de buques extranjeros, se hará la notificación con prontitud al Estado de pabellón, por los conductos apropiados, de las medidas tomadas y cualesquiera sanciones impuestas consiguientemente.

Artículo 11. *Comunicaciones.*

A su entrada o salida de las aguas bajo la soberanía o jurisdicción de España, los capitanes de los buques de pesca de terceros países deberán comunicar a la Secretaría General de Pesca Marítima del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación la fecha y el lugar, así como las cantidades de cada especie que llevan a bordo.

Artículo 12. *Infracciones y sanciones.*

El incumplimiento de la normativa establecida en el presente Real Decreto será sancionado de conformidad con lo establecido en la Ley 14/1998, de 1 de junio, por la que se establece el régimen de control para la protección de los recursos pesqueros.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

Quedan derogadas cuantas disposiciones de igual o inferior rango en aquello que se oponga a lo establecido en el presente Real Decreto y, específicamente:

a) Orden del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, de 10 de febrero de 1981, sobre arrumaje de artes y aparejos de pesca por buques extranjeros en aguas sometidas a la jurisdicción española a efectos de pesca («Boletín Oficial del Estado» de 16 de febrero de 1981).

b) Orden del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, de 2 de marzo de 1982, por la que se establecen las condiciones para la obtención de licencias de pesca por los buques extranjeros para operar en aguas españolas («Boletín Oficial del Estado» de 22 de marzo de 1982).

c) Orden del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, de 4 de julio de 1991, sobre regulación del control del origen de las capturas de buques pesqueros extranjeros no comunitarios («Boletín Oficial del Estado» de 5 de julio de 1991).

Disposición adicional única. *Reglas de aplicación.*

El presente Real Decreto se dicta en el ejercicio de la competencia exclusiva del Estado en materia de comercio exterior y de pesca marítima, de acuerdo con lo previsto en el artículo 149.1.10.ª y 19.ª de la Constitución.

Disposición final primera. *Habilitación.*

Por el Ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, en el ámbito de sus competencias, se dictarán las normas precisas para el desarrollo y aplicación del presente Real Decreto.

Disposición final segunda. *Aplicación.*

Lo dispuesto en el presente Real Decreto se aplicará sin perjuicio de las disposiciones específicas establecidas en los Acuerdos de pesca entre la Comunidad Europea y países terceros.

ANEXO

La comunicación a que se refiere el artículo 4.2 deberá enviarse por fax o télex al Ilmo. Sr. Secretario general de Pesca Marítima del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación; C/ Ortega y Gasset, 57; 28006 Madrid.

Fax: 91 402 02 12.

Télex: 47457.

§ 11

Orden ARM/2077/2010, de 27 de julio, para el control de acceso de buques de terceros países, operaciones de transito, transbordo, importación y exportación de productos de la pesca para prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada

Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino
«BOE» núm. 185, de 31 de julio de 2010
Última modificación: sin modificaciones
Referencia: BOE-A-2010-12273

El Reglamento (CE) n.º 1005/2008, del Consejo, de 29 de septiembre de 2008, por el que se establece un sistema comunitario para prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR), recoge una serie de normas por las que se ha de regir el acceso, el desembarque y el transbordo de productos pesqueros en puertos comunitarios de los buques pesqueros que enarbolan pabellón de terceros países, así como el transito, la importación, el transporte y la transformación de productos pesqueros, en un Estado distinto del de abanderamiento antes de entrar en la Unión Europea. También se aplica a las capturas de los buques comunitarios que vayan a exportarse a terceros países con los que previamente se hayan formalizado acuerdos.

Esta norma exige la presentación de un certificado de captura como requisito previo a la introducción de los productos de la pesca en la Unión Europea y a la exportación de capturas de buques comunitarios a terceros países que lo requieran. Este certificado debe contener información que demuestre la legalidad de los productos y debe estar validado por el Estado de abanderamiento de los buques pesqueros que llevaron a cabo la captura del pescado. Asimismo, el citado reglamento establece que cada uno de los Estados miembros adoptará las medidas adecuadas para garantizar la eficacia del sistema.

Esta regulación se complementa con el Reglamento (CE) n.º 1010/2009, de la Comisión, de 22 de octubre de 2009, por el que establecen normas de desarrollo del Reglamento (CE) n.º 1005/2008 del Consejo, de 29 de septiembre de 2008.

Sin perjuicio de la aplicabilidad directa de esta normativa comunitaria, procede establecer los procedimientos relativos al control de las operaciones de acceso a servicios portuarios, desembarque y transbordo de los buques pesqueros de terceros países, al control de las operaciones de introducción en territorio español de productos de la pesca y a la exportación y re-exportación de dichos productos, así como regular aquellos aspectos de los mismos que requieran un desarrollo normativo de la regulación comunitaria.

Los apartados 5 y 6 del artículo 39 de la Ley 3/2001, de 26 de marzo, de Pesca Marítima del Estado y la disposición adicional cuarta de la misma, facultan al Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, sin perjuicio de las competencias concurrentes de otros Departamentos, para dictar las disposiciones relativas al control de los productos pesqueros procedentes de países no comunitarios con ocasión de su desembarque o descarga en territorio nacional. Así se señala que tanto las autoridades portuarias, como las aduaneras,

no podrán autorizar las entradas en puerto o en territorio español hasta que les conste el informe favorable del Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino.

Por ello, la presente orden tiene por objeto facilitar a sus destinatarios la aplicación del reglamento 1005/2008, del Consejo, de 29 de septiembre de 2008 para el control de acceso a puertos españoles de buques pesqueros de terceros países y de la introducción en territorio español de productos de la pesca originarios de terceros países, con la finalidad de prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada.

Los actos de aplicación de la misma tienen su fundamento jurídico en el citado reglamento que es de directa aplicación. La competencia de los órganos a que se refiere la orden se deriva directamente de los reales decretos de estructura orgánica que atribuyen a dichos órganos la competencia para la adopción de los actos que se dicten en aplicación y cumplimiento de la presente Orden.

Se ha cumplido con el trámite de comunicación a la Comisión Europea previsto en el artículo 38 del Reglamento (CE) n.º 2847/1993, del Consejo, de 12 de octubre de 1993, por el que se establece un control aplicable a la política pesquera común.

En la elaboración de la presente orden han sido consultados las comunidades autónomas y el sector afectado.

La presente orden se dicta de conformidad con lo establecido en el artículo 39 y en la disposición adicional cuarta de la Ley 3/2001, de 26 de marzo, de Pesca Marítima del Estado.

En su virtud, con la aprobación previa de la Vicepresidenta Primera del Gobierno y Ministra de la Presidencia, de acuerdo con el Consejo de Estado, dispongo:

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

Artículo 1. *Objeto.*

La presente orden tiene por objeto establecer, de acuerdo con la normativa comunitaria, los procedimientos para:

a) El control de acceso a puertos españoles de buques pesqueros de terceros países, así como las operaciones de desembarque y trasbordo que éstos realicen.

b) La entrada por cualquier vía de productos pesqueros capturados por buques pesqueros de terceros países, y su re-exportación desde territorio español.

c) La exportación de las capturas realizadas por buques pesqueros españoles cuando así lo exijan los acuerdos previamente adoptados con terceros países.

Artículo 2. *Ámbito de aplicación.*

1. A efectos de la presente orden, se entiende por buque pesquero cualquier buque independientemente de su tamaño, utilizado o destinado a ser utilizado para la explotación comercial de recursos pesqueros, incluidas las embarcaciones de apoyo, los buques factoría de transformación del pescado y los buques que intervienen en transbordos, así como los buques de transporte equipados para el transporte de los productos de la pesca, con excepción de los buques porta-contenedores, de acuerdo con lo establecido en el artículo 2 del Reglamento (CE) n.º 1005/2008, del Consejo, de 29 de septiembre de 2008, por el que se establece un sistema comunitario para prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada (INDNR).

2. Quedan incluidos dentro del ámbito de aplicación de la presente orden los productos de la pesca que cumplan con los siguientes requisitos:

a) Los incluidos en el Capítulo 03 y partidas 1604 y 1605, de la NC, con exclusión de los establecidos en el anexo I del Reglamento (CE) n.º 1005/2008, del Consejo, de 29 de septiembre de 2008, en la redacción dada al mismo por el artículo 1 del Reglamento (UE) n.º 86/2010, de la Comisión, de 29 de enero de 2010, o por sus ulteriores modificaciones.

b) Los capturados a partir del 1 de enero de 2010.

CAPÍTULO II

Condiciones de acceso a puerto aplicables a los buques pesqueros de terceros países

Artículo 3. *Puertos y lugares de descarga autorizados.*

De conformidad con la disposición adicional cuarta de la Ley 3/2001, de 26 de marzo:

a) Los buques pesqueros de terceros países únicamente podrán acceder a servicios portuarios y efectuar operaciones de desembarque o trasbordo en los puertos designados por el Gobierno.

b) Los productos de la pesca regulados en la presente orden solo podrán descargarse o ser introducidos en territorio español a través de los puntos y lugares autorizados por el Gobierno.

Artículo 4. *Documentación necesaria para el acceso a puerto.*

El capitán o representante del buque pesquero de tercer país que desee acceder a un puerto español deberá efectuar la notificación previa de acceso a puerto, teniendo en cuenta los siguientes aspectos:

a) Formulario de notificación previa. El capitán o representante del buque pesquero deberá cumplimentar el formulario de notificación previa establecido en el apartado 1 del artículo 2 del Reglamento (CE) n.º 1010/2009, de la Comisión, de 22 de octubre, que se enviará a la Secretaría General del Mar, con copia del mismo a la dependencia del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino de la provincia donde se encuentre ubicado el puerto al que se desea acceder, al objeto de agilizar las actuaciones inspectoras, en su caso. En la sección 24 de dicho formulario, se deberá además indicar, los datos de contacto (dirección, n.º fax, dirección correo electrónico) a efectos de notificaciones.

b) Transbordo. En caso de que el buque pesquero de tercer país vaya realizar una operación de transbordo en el puerto español, deberá además indicar en la sección 9 del formulario mencionado, el nombre, pabellón, matrícula e IMO (si procede) del buque cedente y del receptor.

c) Plazo. Dicho formulario se presentará con una antelación mínima de tres días hábiles antes de la hora estimada de llegada a puerto. No obstante lo anterior, para el desembarque de productos pesqueros frescos, los capitanes de los buques pesqueros o sus representantes deberán notificar con una antelación mínima de 4 horas antes de la hora estimada de llegada a puerto conforme lo establecido en el artículo 1 del Reglamento (CE) n.º 1010/2009, de la Comisión, de 22 de octubre.

d) Idioma. El capitán o representante de los buques pesqueros de terceros países presentará el formulario de notificación previa en español.

e) Formulario simplificado. El capitán o su representante podrá utilizar el formulario simplificado de notificación previa establecido en el apartado 2 del artículo 2 del Reglamento (CE) n.º 1010/2009, de la Comisión, de 22 de octubre de 2009, cuando disponga del certificado de captura validado, al que se refiere el apartado siguiente, para la totalidad de las capturas.

Para los buques de transporte y auxiliares, se indicará en la primera casilla de la sección 4 del formulario, el nombre, pabellón, matricula, indicativo de llamada, e IMO (si procede), de éstos. Las sucesivas casillas de la sección 4, se cumplimentarán con los nombres y datos identificativos de los buques de captura y los números de los certificados de capturas.

f) Documentación anexa al formulario de notificación previa.

1.º Cuando transporte productos de la pesca, el capitán o su representante deberá adjuntar al formulario de notificación previa un certificado de captura validado cuando disponga del mismo y, en su caso, los documentos a los que hace referencia el artículo 8.2 de la presente orden y/o los impresos de control del Estado rector de puerto que forman parte de la documentación de las capturas o de los regímenes de control en puerto adoptados por las organizaciones regionales de ordenación pesquera.

En el caso de que el capitán o su representante no dispongan del certificado de captura, éste deberá presentarse por el importador de acuerdo con lo establecido en el artículo 9 antes del acceso a puerto del buque.

2.º Cuando el buque transporte productos de la pesca capturados por buques pesqueros comunitarios que hayan sido transbordados al buque pesquero de tercer país sin transformar, el capitán o su representante adjuntará al formulario de notificación previa, el documento T2M, la declaración de transbordo, y cuando proceda, el documento de capturas al que se hace referencia en los apartados 5 y 6 del artículo 7 de la presente orden, y en su caso, la documentación establecida en los regímenes de control adoptados por las organizaciones regionales de ordenación pesquera.

3.º Cuando el buque que efectúa la notificación previa, transporte productos de la pesca capturados por buques pesqueros comunitarios que hayan sido exportados desde la Unión Europea a un tercer país, y/o transformados en un tercer país, el capitán o su representante, adjuntará al formulario de notificación previa, el certificado de capturas correspondiente a ese lote de productos de la pesca, validado por la autoridad competente del Estado miembro con motivo de su exportación y según proceda, los documentos a los que hace referencia el artículo 8.2 y/o en su caso la documentación establecida en los regímenes de control adoptados por las organizaciones regionales de pesca.

Artículo 5. *Autorización para el acceso a puerto, desembarque o transbordo.*

1. El acceso a puerto requerirá autorización de las autoridades portuarias competentes previo informe favorable de la Secretaría General del Mar. Dicho informe favorable estará supeditado a la verificación de la documentación indicada en el artículo 4 de la presente orden, a la comprobación de que el buque no forma parte de ninguna lista de buques de pesca INDNR y en general, a las comprobaciones que se estimen necesarias para garantizar la correcta aplicación de las disposiciones del Reglamento (CE) 1005/2008. Este informe deberá emitirse en el plazo máximo de tres días. Transcurrido dicho plazo sin resolución expresa, dicho informe se entenderá en sentido favorable.

2. Las operaciones de desembarque o transbordo no podrán iniciarse hasta la obtención de la autorización previa de la Secretaría General del Mar, que fijará el día autorizado para el desembarque o transbordo. Dicha autorización estará supeditada a la verificación de la documentación requerida en el artículo 4, y a la realización de las comprobaciones que se estimen necesarias para garantizar la correcta aplicación de los disposiciones del Reglamento (CE) 1005/2008.

3. En caso de autorizar la operación de desembarque o transbordo, se le asignará un código numérico que deberá consignarse por el Capitán o su representante, en la declaración previa de desembarque o transbordo, y servirá de referencia para identificar la operación.

4. Cuando la información a la que se refiere el presente artículo esté incompleta o aún no haya sido comprobada, podrá concederse un informe favorable de acceso a puerto o una autorización de desembarque total o parcial de las capturas, debiendo permanecer los productos de la pesca desembarcados almacenados bajo el control de las autoridades competentes, en depósito, pendiente de informe favorable para la autorización de importación a que esté completa y comprobada la información. En este supuesto, en el anexo I deberá rellenarse la casilla 7.6.

Artículo 6. *Declaraciones previas de desembarque o transbordo.*

Una vez obtenida la autorización de acceso a puerto y la autorización para el desembarque o transbordo a las que se refiere el artículo anterior, se deberá:

1. En caso de desembarque, cumplimentar por el capitán o su representante el formulario de declaración previa de desembarque conforme a lo establecido en el artículo 3 apartado 1 del Reglamento (CE) n.º 1010/2009, de la Comisión, de 22 de octubre de 2009. Dicho formulario deberá enviarse a la Secretaría General del Mar, con copia del mismo a la Dependencia del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino de la provincia donde se encuentre ubicado el puerto donde se pretendan realizar las operaciones, al objeto de agilizar las actuaciones inspectoras, en su caso. En dicho formulario se deberá reflejar el

código asignado al que se hace referencia en el apartado 3 del artículo 5 de la presente orden.

2. En caso de transbordo, cumplimentar por los capitanes de los buques cedentes y receptor o sus representantes, el formulario de declaración previa de transbordo conforme a lo establecido en el apartado 2 del artículo 3 del Reglamento (CE) n.º 1010/2009, de la Comisión, de 22 de octubre, y lo presentarán en la Secretaría General del Mar, con copia del mismo a la Dependencia del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino de la provincia donde se encuentre ubicado el puerto donde se pretendan realizar las operaciones, al objeto de agilizar, las actuaciones inspectoras, en su caso.

En dicho formulario se deberá reflejar el código asignado al que se hace referencia en el apartado 3 del artículo 5 de la presente Orden.

3. La declaración previa de desembarque y la declaración previa de transbordo se presentarán en español como mínimo con una antelación de cuatro horas antes de la hora estimada de inicio de las operaciones de desembarque o transbordo.

CAPÍTULO III

Control de la entrada y salida de productos pesqueros de la pesca

Artículo 7. *Certificado de captura.*

1. El certificado de captura tiene por objeto garantizar la trazabilidad de los productos de la pesca acreditando que las capturas se han efectuado con arreglo a las leyes, reglamentos y medidas internacionales de ordenación y conservación aplicables.

2. El certificado de captura será validado por el Estado de abanderamiento del buque o buques pesqueros que hayan efectuado las capturas a partir de los cuáles se hayan obtenido los productos de la pesca.

3. El certificado de captura será exigible en los siguientes supuestos:

a) Importación en territorio español de productos de la pesca por cualquier vía de entrada.

b) Re-exportación a un tercer país de productos de la pesca previamente importados al amparo de un certificado de capturas.

c) Exportación de los productos de la pesca en los casos establecidos en el artículo 14.

4. Los productos de la pesca capturados por los buques a los que hace referencia el artículo 6 del Reglamento (CE) n.º 1010/2009, de la Comisión, de 22 de octubre de 2009, podrán ir acompañados de un certificado de captura simplificado así como la información relativa al transporte, según se especifica en el anexo IV y en el apéndice I de dicho reglamento.

5. Los productos de la pesca procedentes de capturas de «Dissostichus spp» y de atún rojo («Thunnus Thynnus»), se regirán por el sistema de certificación de capturas al que hace referencia el apartado 1 del artículo 7 del Reglamento (CE) n.º 1010/2009, de la Comisión, de 22 de octubre de 2009, sin condiciones suplementarias.

6. Los productos de la pesca procedentes de capturas de atún rojo del sur («Thunnus macoyii») se regirán por el sistema de documentación de capturas sujeto a las condiciones complementarias, según se establece en el apartado 2 del artículo 7 del Reglamento (CE) n.º 1010/2009, de la Comisión, de 22 de octubre de 2009, sin condiciones suplementarias.

7. El certificado deberá ser presentado preferentemente en español, en caso contrario, deberá ir acompañado de una traducción, siendo responsable de su exactitud el sujeto obligado a su presentación en cada momento.

Artículo 8. *Importación de productos de la pesca.*

1. La importación en territorio español de productos de la pesca requerirá que estos productos vayan acompañados del certificado de captura regulado en el artículo 7 y de la información relativa al transporte, conforme a lo previsto en el anexo II y apéndice del Reglamento (CE) n.º 1005/2008, del Consejo, de 29 de septiembre de 2008, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 12.4 de dicho reglamento.

2. En caso de importación indirecta, además del certificado de captura, el importador presentará los documentos preceptuados en el artículo 14.1 b) del Reglamento 1005/2008, del Consejo, de 29 de septiembre de 2008.

3. A efectos de lo dispuesto en el artículo 14.1.b) del Reglamento (CE) n.º 1005/2008, del Consejo, de 29 de septiembre de 2008, constituirán pruebas documentales de que los productos de la pesca no han sido sometidos a más operaciones que la descarga, carga u otra operación destinada a mantenerlos en buen estado, y han permanecido bajo la vigilancia de las autoridades del tercer país donde se han llevado a cabo las operaciones:

a) El documento único de transporte expedido para amparar el transporte, a partir del territorio del Estado de abanderamiento hasta territorio español, a través del tercer país de que se trate, o

b) Un documento emitido por las autoridades competentes del tercer país para efectuar el control de las operaciones de que se trate, en el que figuren:

1.º La descripción exacta de los productos de la pesca indicando: especie, zona de captura por especie, peso neto expresado en Kg. y peso bruto expresado en Kg. por especie, estado de conservación (fresco, congelado, refrigerado, etc.) presentación (eviscerado, descabezado, fileteado, etc.), tipo de envase (cajas, bolsas, contenedores, bloques) y número de envases, y

2.º Las fechas de descarga y carga de los productos, y

3.º El nombre del puerto o lugar de descarga y carga de los productos, y

4.º El nombre, pabellón, matricula, IMO (si procede) del buque/s en el que se cargan los productos pesqueros o en su caso descripción de otros medios de transporte utilizados, y

5.º Especificación de las condiciones en las que permanecieron en dicho país los productos de la pesca de que se trate.

Artículo 9. *Solicitud informe favorable previo a la importación de productos de la pesca.*

1. El importador deberá solicitar el informe favorable previo a la importación de productos de la pesca a la Secretaría General del Mar mediante la solicitud que figura en el anexo I de la presente orden, a la que deberá adjuntar el certificado de captura validado, la información relativa al transporte y la documentación, en su caso, a que hace referencia el artículo 8.2, en el plazo establecido en el artículo siguiente.

En el caso de que la entrada de los productos pesqueros se produzca mediante un buque pesquero de tercer país, el importador deberá solicitar el informe favorable con la documentación correspondiente antes del acceso a puerto del buque. No tendrá que adjuntar a la solicitud de informe el certificado de captura validado si se hubiera presentado por el capitán o representante del buque de acuerdo con lo establecido en el artículo 4.1 f).

2. Quedan excluidos de la obligación de solicitar a la Secretaría General del Mar el informe favorable previo a la importación, los importadores de lotes de productos de la pesca capturados por buques comunitarios, y transportados por cualquier medio de transporte, desde un tercer país hasta territorio español y que no hayan sido procesados ni importados en un tercer país.

Esta exclusión no exime del cumplimiento, cuando proceda, de las obligaciones establecidas en los sistemas de documentación de capturas adoptados por las Organizaciones Regionales de Pesca, mencionados en los apartados 5 y 6 del artículo 7 de la presente Orden.

3. La Secretaría General del Mar podrá llevar a cabo todas las verificaciones que estime necesarias para la garantizar la correcta aplicación del Reglamento (CE) 1005/2008.

4. En el supuesto previsto en el apartado 4 del artículo 5 de la presente orden, cuando los productos están en depósito pendiente de completar o comprobar información, o sujetos a las verificaciones previstas en el artículo 17 del Reglamento 1005/2008, si este proceso no concluye en el plazo de catorce días a partir del desembarque por causa imputable al particular, se emitirá informe desfavorable para que se deniegue de forma definitiva la importación.

Como consecuencia de la denegación de la importación se concederá un plazo de 15 días como máximo al importador para que retire los productos, y si transcurrido dicho plazo no se hiciera cargo de los mismos, se podrán incautar y disponer de ellos de conformidad

con la normativa correspondiente. Los costes de almacenamiento serán sufragados por los operadores de conformidad con lo dispuesto en el artículo 7.3 y 17. 7 del Reglamento 1005/2008, del Consejo, de 29 de septiembre de 2008.

5. En los supuestos que no exista comprador de los productos de la pesca, se considerará importador a los efectos de lo dispuesto en esta orden respecto del certificado de capturas, al titular de la mercancía en el momento en el que se produce su entrada en territorio español o su representante, o en su caso al consignatario.

Artículo 10. *Plazos de presentación de la solicitud de autorización y de los certificados de capturas para la importación.*

1. El plazo de presentación será como mínimo de tres días hábiles respecto de la hora estimada de llegada al lugar de entrada en territorio español.

2. No obstante lo dispuesto en el apartado 1, los plazos de presentación serán como mínimo los siguientes, dependiendo del medio de transporte empleado:

Cuatro horas antes de la entrada en territorio español, para lotes que entren por vía aérea y ferrocarril.

Dos horas antes de la entrada en territorio español, cuando los lotes entren por carretera.

Artículo 11. *Autorización a la importación de productos de la pesca.*

Una vez recibida la solicitud conforme a lo establecido en el artículo 9 y efectuadas las verificaciones oportunas, la Secretaría General del Mar emitirá informe vinculante previo a la autorización de la importación a efectos de la presente norma, y lo enviará a las autoridades aduaneras con copia al importador, junto con una copia del certificado de captura. Si el informe es desfavorable, la operación de importación no podrá ser efectuada.

Artículo 12. *Tránsito y transbordo.*

1. Cuando en el puerto o lugar de descarga designado, los productos de la pesca estén sometidos a un régimen de tránsito, para su transporte ulterior a otro lugar en territorio español en el que deban someterse a procedimiento aduanero, se aplicarán en el punto de entrada en territorio español, las siguientes disposiciones:

a) En caso de desembarques de productos de la pesca efectuados por buques pesqueros de terceros países, serán de aplicación los artículos 3 al 11 de la presente Orden.

b) En caso de llegadas de lotes de productos de la pesca por cualquier otro medio de transporte, serán de aplicación los artículos 7 a 11 de la presente Orden.

2. Cuando en el puerto o lugar de descarga designado, los productos de la pesca, estén sometidos a un régimen de transito y sean transportados a otro Estado miembro en el que deban someterse a procedimiento aduanero, se aplicarán en el punto de entrada en territorio español las siguientes disposiciones:

a) En caso de desembarques de buques pesqueros de terceros países, que tengan como destino un transito serán de aplicación los artículos 3 al 11 de la presente orden.

El importador deberá solicitar la autorización al transito de productos de la pesca a la Secretaría General del Mar mediante la solicitud que figura en el anexo I de la presente Orden, a la que deberá adjuntar una copia del certificado de captura validado, de la información relativa al transporte y de la documentación, en su caso, a que hace referencia el artículo 8.2.

El original del certificado de capturas y cuando proceda de la documentación conexa a la que hace referencia el artículo 8, será presentado por el importador a las autoridades competentes del Estado miembro de destino.

b) En caso de llegadas de lotes de productos de la pesca por cualquier otro medio de transporte, serán de aplicación los artículo 7 a 11 de la presente Orden.

El importador, en este caso, deberá solicitar la autorización al tránsito de productos de la pesca a la Secretaría General del Mar, mediante la solicitud que figura en el anexo I de la presente orden, a la que deberá adjuntar una copia del certificado de captura validado, de la

información relativa al transporte y de la documentación, en su caso, a que hace referencia el artículo 8.2.

El original del certificado de capturas y cuando proceda de la documentación conexa a la que hace referencia el artículo 8, será presentado por el importador a las autoridades competentes del Estado miembro de destino.

3. Cuando en el puerto o lugar de descarga designado, los productos de la pesca sean transbordados y transportados por vía marítima a otro Estado miembro, se aplicarán las siguientes disposiciones:

a) En caso de transbordo de productos de la pesca, al que hace referencia el artículo 4.1 serán de aplicación los artículos 3 a 11.

El importador deberá solicitar la autorización de trasbordo y transporte por vía marítima a otro Estado miembro, de productos de la pesca a la Secretaría General del Mar mediante la solicitud que figura en el anexo I de la presente orden, a la que deberá adjuntar una copia del certificado de captura validado, de la información relativa al transporte y de la documentación, en su caso, a que hace referencia el artículo 8.2.

El original del certificado de capturas y cuando proceda la documentación conexa a la que hace referencia el artículo 8, será presentado por el importador a las autoridades competentes del Estado miembro de destino.

b) Para el resto de transbordos de productos de la pesca y transporte por vía marítima a otro Estado miembro, serán de aplicación los artículos 7 a 11 de la presente Orden.

El importador deberá solicitar la autorización de trasbordo y transporte por vía marítima a otro Estado miembro, de productos de la pesca a la Secretaría General del Mar mediante la solicitud que figura en el anexo I de la presente Orden, con la información de la sección 7.5, debidamente cumplimentada, a la que deberá adjuntar una copia del certificado de captura validado, de la información relativa al transporte y de la documentación, en su caso, a que hace referencia el artículo 8.2.

El original del certificado de capturas y cuando proceda la documentación conexa a la que hace referencia el artículo 8, será presentado por el importador a las autoridades competentes del Estado miembro de destino.

Artículo 13. *Re-exportación.*

1. Los productos de la pesca importados al amparo de un certificado de capturas, y que vayan a ser re-exportados a un tercer país, deberán ir acompañados del certificado de captura con la sección de reexportación cumplimentada de acuerdo con lo establecido en el artículo 21 del Reglamento (CE) 1005/2008, del Consejo, de 29 de septiembre de 2008.

2. La solicitud del certificado de re-exportación, deberá ser presentado por el exportador a la Secretaría General del Mar, mediante la solicitud que figura en el anexo II.

3. Será imprescindible para la validación de la sección de re-exportación, que el certificado de capturas original, esté en poder de la Secretaría General del Mar.

4. La Secretaría General del Mar validará, las secciones del original certificado de captura y, en su caso, una copia de éste, cuando los productos de la pesca que vayan a reexportarse constituyan una parte de los productos importados, y lo remitirá al exportador. La validación será necesaria para la re-exportación de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 21 del Reglamento (CE) 1005/2008, del Consejo, de 29 de septiembre de 2008.

5. Sin perjuicio de lo dispuesto en los apartados anteriores, para el atún rojo, «Dissostichus spp» y atún rojo del sur será de aplicación lo establecido en el artículo 7 y anexo V del Reglamento (CE) 1010/2009, de la Comisión, de 22 de octubre de 2009.

Artículo 14. *Exportación.*

1. En el caso de que así se exija de conformidad con acuerdos previamente adoptados con terceros países, la exportación de las capturas realizadas por buques pesqueros españoles hacia estos países estará supeditada a la validación por la Secretaría General del Mar del certificado de captura conforme a lo dispuesto en el artículo 15 del Reglamento (CE) 1005/2008, del Consejo, de 29 de septiembre de 2008.

Para volver a importar estos productos, procesados o no, se requerirá el certificado de captura validado.

2. El certificado de captura deberá ser presentado por el exportador a la Secretaría General del Mar y en el mismo facilitará los datos relativos a las secciones 2 a 8 y 10 que le sean de aplicación del modelo de certificado recogido en el anexo II del Reglamento (CE) 1005/2008, del Consejo, de 29 de septiembre de 2008. Dicho modelo estará disponible en la página web del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino.

3. La Secretaría General del Mar validará, el certificado de captura y lo remitirá al exportador. La validación será necesaria para la exportación de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 15 del Reglamento (CE) 1005/2008, del Consejo, de 29 de septiembre de 2008.

Disposición adicional primera. *Presentación de solicitudes y documentación.*

Las solicitudes y documentación reguladas en la presente orden podrán presentarse por medios telemáticos o electrónicos habilitados al efecto por la Secretaría General del Mar.

Disposición adicional segunda. *Habilitación.*

Se habilita al Secretario General del Mar para modificar los anexos a la presente orden.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

Queda derogada la Orden ARM/3522/2009, de 23 de diciembre, por la que se regula el procedimiento de control de acceso a puertos españoles de buques pesqueros de terceros países, y la importación y exportación de productos de la pesca para prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada.

Disposición final primera. *Titulo competencial.*

La presente orden se dicta al amparo de lo establecido en el artículo 149.1.19.ª de la Constitución Española, por el que se atribuye al Estado competencia exclusiva en materia de pesca marítima.

Disposición final segunda. *Entrada en vigor.*

La presente Orden retrotrae sus efectos al 1 de enero de 2010.

ANEXO I

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, Y MEDIO RURAL Y MARINO — SECRETARÍA GENERAL DEL MAR

ANEXO I SOLICITUD INFORME PREVIO A LA IMPORTACIÓN, Y AUTORIZACIÓN DE TRÁNSITO, TRANSBORDO Y TRANSPORTE POR VIA MARITIMA A OTRO ESTADO MIEMBRO, ENTRADA EN DEPÓSITO DE PRODUCTOS DE LA PESCA

Fecha de Solicitud:	Nº de Solicitud:	Nº de Registro:

0. DATOS DEL SOLICITANTE

D……..con NIF nº ……., en cumplimiento de lo establecido en la Orden /2009, solicita informe previo para la importación / tránsito / transbordo y transporte por via maritima a otro Estado miembro / entrada en depósito (tachar lo que no proceda) de los productos de la pesca, que a continuación detallan, cuyos datos declara que son ciertos y estan completos.

Firma, sello y fecha:	Datos de contacto:	Nº de teléfono:	Nº de Fax	Correo electrónico:

1. EXPORTADOR

1.1 Nombre:	1.2 Dirección:	1.3 Ciudad:	1.4 País:
1.5 Teléfono:	1.6 Fax:	1.7 Correo electrónico:	1.8. Nº de identificación:

2. IMPORTADOR

2.1 Nombre:	2.2 Dirección:	2.3 Ciudad / Código postal:	2.4 País :
2.5 NIF:	2.6 Teléfono :	2.7 Fax:	2.8 Correo electrónico:

3. MEDIO DE TRANSPORTE EN FRONTERA

3.1 Avión:	3.1.1 Nº de vuelo:		3.1.2 Nº de conocimiento embarque aéreo:	
3.2 Buque:	3.2.1 Nombre:	3.2.2 Bandera:	3.2.3. Clase:	3.2.4 Matrícula / Distintivo de llamada / IMO:
3.3 Ferrocarril :	3.3.1 Matrícula:	3.3.2 Nº de vagón:		3.3.3 Nº conocimiento embarque:
3.4. Vehículo:	3.4.1 Tipo:	3.4.2 Matrícula:		3.4.3 Nacionalidad:
3.5 Contenedor:	3.5.1 Números y marcas distintivas / Nº documentos capturas (asociar cada contenedor a cada nº de documento de capturas):			
3.6 Otros:	3.6.1 Identificación:		3.6.2 Referencia documental:	

4. PUNTO DE ENTRADA

4.1 Puerto: Aeropuerto: PIF/RAH de:	4.2 Fecha de entrada:	4.3 Aduana de despacho:	4.4 Lugar donde se situa la mercancía:

5. DETALLE DE LA EXPEDICION DEL LOTE

5.1 Datos del buque pesquero de captura

5.1.1 Nombre:	5.1.2 Pabellón:	5.1.3 Matrícula:	5.1.4 Distintivo de llamada:
5.1.5 IMO:	5.1.6 Nº de licencia y fecha de caducidad:		5.1.7 Teléfono / Correo electrónico / Fax

5.1.8 Nº Certificado de captura	5.1.9 Especie (Código FAO)	5.1.10 Nombre del producto (Bultos: nº, descripción)	5.1.11 Codigo producto (Código NC)	5.1.12 Zona de captura (Código FAO)	5.1.13 Fecha de captura	5.1.14 Cantidad: Peso Neto (Kg) y Nº piezas	5.1.15 Presentación / Conservación (Código FAO)	5.1.16 Destino

5.2 Detalles del transporte

5.2.1 País exportador:	5.2.2 País de procedencia:	5.2.3 Puerto, aeropuerto u otro lugar de salida:	5.2.4 Fecha de salida:

6. DETALLE DE LOS DOCUMENTOS QUE SE APORTAN

6.1 Certificado de captura

6.1.1 Clase	6.1.2 Número	6.1.3 Autoridad validadora / Pais expedidor	6.1.4 Declaración de transbordo en mar			6.1.5 Autorización de transbordo en zona portuaria		
			Fecha / zona / posición de transbordo	Peso estimado	Nombre Buque receptor / Bandera / IMO / Indicativo de llamada	Fecha	Puerto	Nombre de la autoridad
General: ☐								
Simplificado: ☐								
Atún rojo: ☐								
Dissostichus: ☐								
SBT: ☐								

6.2 Documentos importación indirecta que se adjuntan								
6.2.1 Clase	6.2.2 Nº del certificado de captura al que se asocia, fecha y pais expedidor	6.2.3 Nombre autoridad expedidora / país / fecha	6.2.4 Fecha Puerto y lugar de carga Puerto y lugar de desgarga	6.2.5 Especie (Código FAO)/ Nombre del producto	6.2.6 Cantidad: peso neto (kg) y Nºde piezas o nº envases	6.2.7 Presentación / conservación (codigo FAO)	6.2.8 Destino	6.2.9 Nombre fábrica expedidora / Dirección / Nº aprobación
Documento único de transporte art 14.1.b) i) R(CE) 1005/2008: Número:								
Documento art 14.1b) ii) Reglamento (CE) 1005/2008: Número:								
Declaración de Transformacion art 14.2 R(CE)1005/2008 Número:								

6.3 Otros documentos que se adjuntan							
	PSC1 ☐	PSC2 ☐	Documento estadístico pez espada: ☐	Documento estadistico patudo ☐	Certificado de re-exportacion ☐	Declaración CICAA de transferencia / transbordo ☐	Otros (indicar) ☐
Número:							
País:							

7. DETALLE DEL DESTINO DE LOS PRODUCTOS DE LA PESCA								
7.1. Tránsito en Territorio Español				7.2 Tránsito hacia otro Estado Miembro de la UE				
Nombre del destinatario	Dirección / Ciudad	Aduana de destino / Fecha prevista de llegada	Identificación medio de transporte	Nombre destinatario	Dirección / Ciudad/Pais	Fecha prevista de salida	Identificación medio de transporte/ Nº conocimiento embarque	Aduana de destino / País Fecha prevista de llegada

7.3 Importación en España		7.4 Tercer país (sólo en caso de desembarque / transbordo buque pesquero de tercer país)						
Nombre del destinatario	Dirección / Ciudad	Nombre destinatario	Dirección / Ciudad/País	Fecha prevista de salida	Identificación medio de transporte	Pais destino / Fecha prevista de llegada	Solicitud re-exportación adjunta	Lugar donde se situan los productos de la pesca hasta su salida
							Si ☐ No ☐	

7.5 Transbordo y transporte por vía marítima a otro Estado Miembro								
Nombre del puerto de transbordo	Fecha del transbordo	Datos del buque cedente		Datos del buque receptor		Nombre Estado Miembro de destino	Puerto de llegada	Fecha previsible de llegada
		Nombre / Matrícula	Bandera / IMO	Nombre / Matrícula	Bandera /IMO			

7.6 Entrada en depósito	Nº de registro e identificación:

(*) Los campos en sombreado serán cumplimentados por la Administración

Instrucciones para cumplimentar en anexo I. Solicitud informe previo a la importación, y autorización de tránsito, transbordo y transporte por vía marítima a otro estado miembro, entrada en depósito de productos de la pesca.

Debe indicarse el tipo de autorización se está solicitando (importación, tránsito, transbordo y transporte por vía marítima a otro Estado miembro o entrada en depósito).

Las solicitudes deben ser cumplimentadas de la siguiente manera:

1. Una solicitud por certificado de capturas, o
2. Una solicitud por cada lote de productos de la pesca enviados simultáneamente en el mismo medio de transporte por un mismo exportador a un mismo importador, al amparo de un documento único de transporte que cubra su expedición del exportador al destinatario.

Las casillas sombreadas (fecha de solicitud, n.º de solicitud y n.º de registro) serán cumplimentadas por la Secretaría General del Mar.

Para cada sección se seguirán las siguientes instrucciones:

Sección 0. Datos del solicitante. En la misma se cumplimentaran los datos de la persona que efectúa la solicitud, en la misma deberán figurar los datos de contacto a efectos de notificaciones, así como la fecha, firma y sello (cuando proceda), del solicitante.

Sección 1. Exportador. Se anotarán los datos de la empresa comercial del país tercero que envía el lote.

Sección 2. Importador. Se anotarán los datos del importador.

Sección 3. Medio de transporte en frontera. Se indicarán los datos del medio de transporte de llegada a territorio español.

Casilla 3.1 Número del vuelo y del conocimiento de embarque aéreo en caso de transporte por avión.

Casilla 3.2 Nombre del buque, bandera, Clase (de captura, de transporte, factoría, etc.), matrícula, distintivo de llamada, IMO (si procede), y número de conocimiento de embarque, en caso de transporte por vía marítima.

Casilla 3.3 Número del tren y del vagón y número de conocimiento de embarque en caso de transporte por ferrocarril.

Casilla 3.4 Tipo de vehículo (camión, remolque), n.º de matrícula y nacionalidad en caso de transporte por carretera.

Casilla 3.5 Número de contenedores que forman el lote, marcas distintivas de éstos, asociar cada contenedor al n.º de documento de capturas.

Casilla 3.6 Identificar otros medios de transporte si los hubiera.

Sección 4. Punto de entrada. Se indicarán los datos del punto de entrada en territorio español.

Casilla 4.1 Indicar el puerto, aeropuerto o PIF /RAH.

Casilla 4.2 Indicar la fecha de entrada.

Casilla 4.3 Indicar la aduana donde se despachará la mercancía.

Casilla 4.4 Indicar el lugar donde se sitúa la mercancía (muelle, instalación portuaria, PIF, almacén).

Sección 5. Detalle de expedición del lote.

Casilla 5.1 Se anotarán los datos del/los buque/s pesquero/s que efectuaron la/s captura/s. Se debe/n corresponder con el/los que figura/n en el /los certificado/s de captura/s.

Casillas 5.1.1 a 5.1.7 Nombre/s, pabellón/es, matrícula, distintivo de llamada, IMO (si procede), n.º de licencia y fecha de caducidad, teléfono, fax y correo electrónico (si se conoce). Deben coincidir con los datos que figuran en la sección 2 del certificado de capturas.

Columna 5.1.8 Indicar el/los número/s del certificado/s de captura. Debe coincidir con la sección «número de certificado» del certificado de capturas.

Columna 5.1.9 Indicar la especie (código alpha-3 de FAO). El nombre de la especie debe coincidir con la que figura en la sección 3 del certificado de capturas.

Columna 5.1.10 Indicar el nombre del productos (ejemplo: Pez espada), número de bultos (número de bultos que componen la partida, ejemplo 50 cajas de 25 Kg.).

Columna 5.1.11 Indicar en código de producto (6 dígitos) de la nomenclatura combinada, establecida por el R (CE) 2658/87, del Consejo, en su versión modificada.

Columna 5.1.12 y 5.1.13. Indicar la zona FAO donde se efectuaron las capturas y la fecha de estas. Debe coincidir con las indicadas en la sección 3 del certificado de capturas.

Columna 5.1.14 Peso neto: Indicar el peso mismo del producto excluidos los embalajes. Debe estar expresado en Kg. Se indicará el número de piezas cuando proceda (ej. Atún rojo).

Columna 5.1.15 Presentación: Indicar el tipo de presentación (lomos, filetes, entero, eviscerado, descabezado) expresado en código FAO. Conservación: Indicar: Refrigerado, Congelado, temperatura ambiente.

Columna 5.1.16 Indicar si se trata de una «importación directa» y además el destino de los productos:

Mercado Interior (consumo humano, alimentación animal, industria conservera).

Tránsito hacia otro Estado miembro de la UE. En este caso cumplimentar también la casilla 7.2.

Transbordo y transporte por vía marítima a otro Estado miembro. En este caso, además se debe cumplimentar la casilla 7.5.

Entrada en depósito aduanero. En este caso, se debe cumplimentar además la casilla 7.6.

Re-exportación.

Casilla 5.2.1 País exportador: Es el país de origen, en el que se haya producido, manufacturado o envasado el producto final. Puede coincidir con la casilla 5.2.2. Debe coincidir con la información contenida en la sección 1 del apéndice (Información relativa al transporte) del certificado de capturas.

Casilla 5.2.2 País de procedencia: País en el que se haya cargado el producto en el medio de transporte final para su envío a la UE.

Casilla 5.2.3 y 5.2.4 Puerto, aeropuerto u otro lugar de salida y fecha de salida.

Sección 6. Detalle de los documentos que se aportan.

Casillas 6.1 Datos relativos al certificado de captura.

Casilla 6.1.1 Indicar la clase de certificado de capturas que se aporta. General el del anexo II del R(CE) 1005/2008, simplificado el del anexo IV del R(CE) 1010/2009, atún rojo, «Dissostichus» y atún rojo del sur los del anexo V del R(CE)1010/2009.

Casilla 6.1.2 Indicar el número de cada certificado de captura.

Casilla 6.1.3 Indicar la autoridad validadora y el país expedidor del certificado de capturas.

Casilla 6.1.4 Indicar si procede la fecha, zona, poción del transbordo, el peso estimado que se ha transbordado y el nombre del buque receptor, bandera, indicativo de llamada e IMO (si procede). Se cumplimentará cuando proceda y se corresponde con la sección 6 del certificado de capturas del anexo II del R (CE) 1005/2008.

Casilla 6.1.5 Indicar, si procede, los datos de autorización de transbordo en zona portuaria. Se corresponden con los datos de la sección 7 del certificado de capturas del anexo II del R (CE) 1005/2008.

Casillas 6.2 Documentos para la «importación indirecta» que se adjuntan.

Casillas 6.2.1 En la columna correspondiente se indicará el tipo de documentación que se aporta para la importación indirecta y el número identificativo de ésta:

Documento único de transporte (artículo 14.1.b) i) del R (CE) 1005/2009, o

Documento al que se refiere el artículo 14.1.b) ii) del R (CE) 1005/2009,o

Declaración de transformación artículo 14.2 R (CE) 1005/2008, sólo para los productos de la pesca que constituyan un único lote.

Casillas 6.2.2 Indicar el n.º del certificado de captura, fecha y país expedidor al que se asocian los documentos de las casillas 6.2.1.

Casillas 6.2.3 Indicar el nombre, autoridad expedidora, país y fecha de los documentos de la casillas 6.2.1.

Casillas 6.2.4 Se indicara la fecha y puerto y lugar de descarga y carga.

Casillas 6.2.5 Indicar las especies (código FAO) de importación indirecta y el nombre del producto (ejemplo: Pez espada), número de bultos (número de bultos que componen la partida, ejemplo 50 cajas de 25 Kg.).

Casillas 6.2.6 Peso neto: Indicar el peso mismo del producto excluidos los embalajes. Debe estar expresado en Kg. Se indicará el número de piezas o numero de envases cuando proceda.

Casillas 6.2.7 Presentación: Indicar el tipo de presentación (lomos, filetes, entero, eviscerado, descabezado) expresado en código FAO. Conservación: Indicar: Refrigerado, Congelado, temperatura ambiente.

Casillas 6.2.8 Se indicará el destino de los productos:

Mercado Interior (consumo humano, alimentación animal, industria conservera).

Tránsito hacia otro Estado miembro de la UE. En este caso cumplimentar también la casilla 7.2.

Transbordo y transporte por vía marítima a otro Estado miembro. En este caso, además se debe cumplimentar la casilla 7.5.

Entrada en depósito. En este caso, se debe cumplimentar además la casilla 7.6.

Re-exportación.

Casillas 6.2.9 Nombre de la fábrica transformadora expedidora, dirección y número de aprobación.

Casillas 6.3 Relativa a determinados documentos específicos, que deben acompañar a la partida, según determinados sistemas establecidos por las Organizaciones Regionales de Pesca:

Impresos PSC 1 y PSC2 de notificación de entrada en puerto establecido en los esquemas de NAFO R(CE) 679/2009, por el que se establecen medidas de conservación y control aplicables en la zona de regulación de la Organización de Pesquerías del Atlántico Noroeste. y NEAFC, Reglamento (CE) 43/2009.

Documento estadístico de pez espada y patudo, o certificado de re-exportación según lo establecido en el R (CE) 1984/2003.

Declaración de transferencia o transbordo de la CICAA.

En el caso de que se aporten otros documentos, se deberá indicar.

Sección 7 Detalle del destino de los productos de la pesca.

Casilla 7.1 Tránsito en territorio español, se indicará el nombre del destinatario, la dirección y la ciudad, la aduana de destino, la fecha prevista de llegada a ésta y la identificación del medio de transporte (camión, tren, matrícula).

Casilla 7.2 Tránsito hacia otro Estado miembro de la UE, se indicará el nombre del destinatario, la dirección y la ciudad, país, la fecha prevista de salida, la aduana de destino, la fecha prevista de llegada y la identificación del medio de transporte:

Número del vuelo y del conocimiento de embarque aéreo en caso de transporte por avión.

Nombre del buque, bandera, clase (de captura, de transporte, factoría, etc.), matrícula, distintivo de llamada, IMO (si procede), y número de conocimiento de embarque, en caso de transporte por vía marítima.

Número del tren y del vagón y número de conocimiento de embarque en caso de transporte por ferrocarril.

Tipo de vehículo (camión, remolque), n.º de matrícula y nacionalidad en caso de transporte por carretera.

Casilla 7.3 Importación en España: Deben figurar el nombre del destinatario de los productos de la pesca y la dirección y ciudad.

Casilla 7.4 Tercer país. Solo se aplicará en caso de desembarque/transbordo de buques pesqueros de terceros países. Se indicaran el nombre del destinatario en el tercer país, la dirección, ciudad y país, la fecha prevista de salida de los productos de la pesca, los datos identificativos del medio de transporte, el país de destino, la fecha prevista de llegada.

Igualmente se reflejará si se adjunta solicitud de re-exportación y se hará constar el lugar donde se depositan o sitúan los productos de la pesca hasta su salida de territorio español.

Casilla 7.5 Se harán constar los datos relativos al transbordo y transporte por vía marítima a otro Estado miembro. Se indicará el nombre del puerto donde se efectúa el transbordo, la fecha de éste, los datos del buque cedente, los datos del buque receptor, el nombre del Estado miembro de destino, el puerto de llega a dicho Estado miembro, así como la fecha previsible de llegada a éste.

Casilla 7.6. Se indicarán los datos relativos al depósito, como el n.º de registro, y si procede, nombre y ubicación.

ANEXO II

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, Y MEDIO RURAL Y MARINO
SECRETARÍA GENERAL DEL MAR

ANEXO II. SOLICITUD DEL CERTIFICADO DE RE-EXPORTACIÓN DE PRODUCTOS DE LA PESCA

Fecha de Solicitud:	Nº de Solicitud:	Nº de Registro:

0. DATOS DEL SOLICITANTE

D. … …, con NIF nº ……,
en cumplimiento de lo establecido en la Orden xxxx/2009, solicita certificado para la re-exportación de los productos de la pesca que a continuación detallan, cuyos datos declara que son ciertos y estan completos.

Firma, sello y fecha:	Datos de contacto:	Nº de Teléfono:	Nº de Fax:	Correo electrónico:

1. RE-EXPORTADOR

1.1 Nombre:	1.2 Dirección:	1.3 Ciudad / Código postal:	1.4 País:

2. DESCRIPCIÓN DEL PRODUCTO IMPORTADO

2.1 Nº de certificado de capturas:	2.2 País validador:	2.3 Nº de autorizacion de la importación:	2.4 Fecha de autorización:

3. DESCRIPCIÓN DEL PRODUCTO A RE-EXPORTAR

3.1 Especie (Código FAO)	3.2 Partida Arancelaria (Código NC)	3.3 Peso (KG)	3.4 Presentación/ conservacion	3.5 Saldo de la cantidad total declarada en el certificado de captura

4. INFORMACIÓN DE SALIDA

4.1 Puerto: Aeropuerto: PIF/RAH de:	4.2 Fecha de salida:	4.3 Aduana de despacho:	4.4 Lugar donde se sitúa la mercancía:

4.5 Descripción del medio de transporte / clase / identificación / matrícula:

4.6 País de destino:	4.7 Ciudad de destino:	4.8 Nombre y dirección del destinatario:	4.9 Fecha prevista llegada país destin

5. INFORME DE AUTORIZACIÓN

RE-EXPORTACION CONFORME :	**AUTORIDAD :**
☐ **SI** ☐ **NO**	Nombre y apellidos:
PENDIENTE: ☐ Pendiente de dictamen definitivo por: ☐ Resultado de Inspección ☐ Subsanacion de defectos en la documentación presentada ☐ Documentacion incompleta ☐ Otros	Cargo: Fecha: Firma:
DENEGADO POR:	Sello:

(*) Los campos en sombreado serán cumplimentados por la Administración

Instrucciones para cumplimentar el anexo II. Solicitud de certificado para la re-exportación de productos de la pesca.

Se cumplimentará por el re-exportador.

Las casillas sombreadas serán cumplimentadas por la Secretaría General del Mar.

Para cada sección se seguirán las siguientes instrucciones:

Sección 0. Datos del solicitante. En la misma se cumplimentarán los datos de la persona que efectúa la solicitud, en la misma deberán figurar los datos de contacto a efectos de notificaciones, así como la fecha, firma y sello (cuando proceda), del solicitante.

Sección 1. Re-exportador. Se anotarán los datos de la empresa comercial o del re-exportador que efectúa la re-exportación.

Sección 2. Descripción del producto importado. Casillas 2.1 a 2.4 Se indicará el número del certificado de capturas que aparaba el lote para su importación, el país que lo valido, el n.º de autorización de importación que le fue concedido por la Secretaría General del Mar y la fecha de autorización.

Sección 3. Descripción del producto a re-exportar.

Casillas 3.1 Se indicará la especie (código FAO).

Casilla 3.2 Partida arancelaria (Código NC). Indicar en Código de producto (6 dígitos) de la nomenclatura combinada, establecida por el R (CE) 2658/87, del Consejo, en su versión modificada.

Casilla 3.3 Cantidad a re-exportar.

Casilla 3.4 Se indicará la presentación y la conservación (fresco, refrigerado, congelado).

Casilla 3.5 Se indicará el saldo que queda de la cantidad total declarada en el certificado de capturas.

Sección 4. Información de salida.

Se indicarán los datos del punto de salida de territorio español.

Casilla 4.1 Indicar el puerto, aereopuerto o PIF /RAH.

Casilla 4.2. Indicar la fecha de salida.

Casilla 4.3 Indicar la aduana donde se despachará la mercancía.

Casilla 4.4 Indicar el lugar donde se sitúa la mercancía (muelle, instalación portuaria, PIF, almacén).

Casilla 4.5 Descripción del medio de transporte, clase identificación, matrícula.

Casillas 4.6 a 4.9 Se indicarán, cuando proceda, el país y ciudad de destino, el nombre y dirección del destinatario y la fecha prevista de llegada al país de destino.

ANEXO III

Instrucciones para cumplimentar el certificado de capturas para la exportación de capturas realizadas por buques pesqueros españoles

1. Descarga del certificado de captura. El certificado de captura para la exportación de productos capturados por la flota española, las instrucciones para su cumplimentación y los listados de códigos, podrán descargarse de la sección administración electrónica de la página web del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino.

2. Cumplimentación del certificado de captura, secciones 2 a 5, 8 y 10. Se detallan a continuación las indicaciones para cada sección. Los campos sombreados son campos a rellenar por la autoridad validadora.

Sección 2: Corresponde a los detalles del buque pesquero.

Sección 3: Descripción del producto: Incluye varios campos:

Especies: Se consignarán de acuerdo al código FAO de especies pesqueras. En caso de productos procesados se podrán mencionar varias especies.

Código de producto: Se utilizarán los códigos aduaneros basados en el Sistema Armonizado HS de 6 dígitos.

Zona y fecha de captura: Se utilizará el código FAO o de las Organizaciones Regionales de Pesca.

Peso vivo estimado y peso estimado que se vaya a desembarcar: Información a proporcionar por el operador.

Peso desembarcado comprobado (kg), si procede: A completar por la Subdirección General correspondiente de la SGM sobre la base de tal comprobación.

Sección 4: Referencias a las medidas de conservación y ordenación aplicables: Se refiere a las medidas adoptadas por el Estado o las Organizaciones Regionales de Pesca referidas a las especies afectadas. Se incluirá una breve descripción (p. ej. Sujeto a licencia de pesca, cuota, restricción de artes de pesca, etc) y las referencias a la legislación nacional aplicable. Esta información será proporcionada por el operador.

Sección 5: Nombre del capitán del buque pesquero – Firma – Sello: El certificado desde ser firmado y sellado por el capitán del buque pesquero, el armador, o su representante, a determinar.

Secciones 6: Declaración de transbordo en el mar y 7: Declaración de transbordo en zona portuaria: Sólo se cumplimentarán en su caso. La sección 6 será completada por los patrones del buque pesquero y del buque receptor, conjuntamente. La sección 7 será completada por la autoridad responsable del control de la zona portuaria.

Secciones 8: Datos del exportador y 10: Información relativa al transporte: El armador, o el operador responsable de la exportación de las capturas, completará la sección 8 y, en su caso, los detalles de transporte de la sección 10 en el apéndice I del Reglamento.

Al proporcionar la información mencionada en las secciones 2, 8 y 10, los armadores u operadores correspondientes se responsabilizan de la exactitud y exhaustividad de los datos que suministran.

Para más información, consultar el Manual de aplicación práctica del Reglamento INDNR (Handbook) elaborado por la Comisión europea, disponible en http://ec.europa.eu/fisheries/cfp/external_relations/illegal_fishing/pdf/handbook_en.pdf.

ANEXO IV

Lugares de presentación de la documentación

1. Documentación necesaria para el acceso a puerto, desembarque, transbordo de buques pesqueros de terceros países, así como las operaciones relativas a la importación, a la re-exportación, al tránsito, al transbordo y transporte por vía marítima a otro Estado miembro.

Las solicitudes y documentación establecidas en la presente Orden, relativos al acceso a puerto, desembarque, transbordo de buques pesqueros de terceros países, así como las operaciones relativas a la importación, a la re-exportación, al tránsito, al transbordo y transporte por vía marítima a otro Estado miembro de productos de la pesca, así como el depósito aduanero, serán enviados a la Secretaría General del Mar, Subdirección General de Asuntos Pesqueros Comunitarios por los siguientes medios:

Mediante correo electrónico a la dirección indnr_pes@marm.es.

Mediante fax al número 91347 5112.

La Secretaría General del Mar podrá habilitar otros medios telemáticos o electrónicos para la presentación solicitudes y documentación reguladas en la presente.

Los certificados de capturas originales serán remitidos por correo a la Secretaría General del Mar, Subdirección General de Asuntos Pesqueros Comunitarios, calle Velázquez, 144, Madrid 28006, en un plazo no superior a 10 días de su introducción en territorio nacional.

2. Documentación necesaria para la exportación de capturas realizadas por buques pesqueros españoles. Envío del certificado cumplimentado a la Secretaría General del Mar.

El armador, o el operador responsable de la exportación, remitirá el certificado de captura cumplimentado a la Subdirección General de la SGM que gestiona la flota correspondiente, pudiendo utilizar a tal efecto las siguientes direcciones de correo electrónico habilitadas a tal efecto:

Para capturas realizadas en aguas internacionales y de terceros países: buzon-acorpexp@marm.es.

Para capturas realizadas en aguas comunitarias: asucompm@mapya.es.

Para capturas realizadas en aguas del caladero nacional: calnacpm@mapa.es.
Al mismo tiempo, deberán remitir una copia de la declaración de desembarco del buque.

§ 12

Ley 20/2007, de 11 de julio, del Estatuto del trabajo autónomo

Jefatura del Estado
«BOE» núm. 166, de 12 de julio de 2007
Última modificación: 1 de marzo de 2023
Referencia: BOE-A-2007-13409

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.

PREÁMBULO

I

El trabajo autónomo se ha venido configurando tradicionalmente dentro de un marco de relaciones jurídicas propio del derecho privado, por lo que las referencias normativas al mismo se hallan dispersas a lo largo de todo el Ordenamiento Jurídico.

En este sentido, la Constitución, sin hacer una referencia expresa al trabajo por cuenta propia, recoge en algunos de sus preceptos derechos aplicables a los trabajadores autónomos. Así, el artículo 38 de la Constitución reconoce la libertad de empresa en el marco de una economía de mercado; el artículo 35, en su apartado 1, reconoce para todos los españoles el deber de trabajar y el derecho al trabajo, a la libre elección de profesión u oficio, a la promoción a través del trabajo y a una remuneración suficiente para satisfacer sus necesidades y las de su familia, sin que en ningún caso pueda hacerse discriminación por razón de sexo; el artículo 40, en su apartado 2, establece que los poderes públicos fomentarán una política que garantice la formación y readaptación profesionales, velarán por la seguridad e higiene en el trabajo y garantizarán el descanso necesario mediante la limitación de la jornada laboral, las vacaciones periódicas retribuidas y la promoción de centros adecuados; finalmente, el artículo 41 encomienda a los poderes públicos el mantenimiento de un régimen público de Seguridad Social para todos los ciudadanos, que garantice la asistencia y prestaciones sociales suficientes ante situaciones de necesidad.

Estas referencias constitucionales no tienen por qué circunscribirse al trabajo por cuenta ajena, pues la propia Constitución así lo determina cuando se emplea el término «españoles» en el artículo 35 o el de «ciudadanos» en el artículo 41, o cuando encomienda a los poderes públicos la ejecución de determinadas políticas, artículo 40, sin precisar que sus destinatarios deban ser exclusivamente los trabajadores por cuenta ajena.

En el ámbito social podemos destacar, en materia de Seguridad Social, normas como la Ley General de la Seguridad Social, el artículo 25.1 de la Ley Orgánica 1/2004, de 28 de diciembre, de Medidas de Protección Integral contra la Violencia de Género referido a las trabajadoras por cuenta propia que sean víctimas de la violencia de género, el Decreto 2530/1970, de 20 de agosto, que regula el Régimen Especial de los Trabajadores por Cuenta Propia o Autónomos, y otras disposiciones de desarrollo. En materia de prevención de riesgos laborales hay que referirse a la Ley de Prevención de Riesgos Laborales y al Real Decreto 1627/1997, de 24 de octubre, por el que se establecen las disposiciones mínimas de seguridad y salud en las obras de construcción, así como otras disposiciones de desarrollo.

La Unión Europea, por su parte, ha tratado el trabajo autónomo en instrumentos normativos tales como la Directiva 86/613/CEE del Consejo, de 11 de diciembre de 1986, relativa a la aplicación del principio de igualdad de trato entre hombres y mujeres que ejerzan una actividad autónoma, incluidas las actividades agrícolas, así como sobre la protección de la maternidad, que da una definición de trabajador autónomo en su artículo 2.a), o en la Recomendación del Consejo de 18 de febrero de 2003 relativa a la mejora de la protección de la salud y la seguridad en el trabajo de los trabajadores autónomos.

El derecho comparado de los países de nuestro entorno no dispone de ejemplos sobre una regulación del trabajo autónomo como tal. En los países de la Unión Europea sucede lo mismo que en España: las referencias a la figura del trabajador autónomo se encuentran dispersas por toda la legislación social, especialmente la legislación de seguridad social y de prevención de riesgos. En este sentido, cabe resaltar la importancia que tiene el presente Proyecto de Ley, pues se trata del primer ejemplo de regulación sistemática y unitaria del trabajo autónomo en la Unión Europea, lo que sin duda constituye un hito en nuestro ordenamiento jurídico.

Se trata de una Ley que regulará el trabajo autónomo, sin interferir en otros ámbitos de nuestro tejido productivo, como el sector agrario, que cuenta con su propia regulación y sus propios cauces de representación.

Los Colegios Profesionales tampoco verán afectadas sus competencias y atribuciones por la aprobación de este Estatuto.

II

Desde el punto de vista económico y social no puede decirse que la figura del trabajador autónomo actual coincida con la de hace algunas décadas. A lo largo del siglo pasado el trabajo era, por definición, el dependiente y asalariado, ajeno a los frutos y a los riesgos de cualquier actividad emprendedora. Desde esa perspectiva, el autoempleo o trabajo autónomo tenía un carácter circunscrito, en muchas ocasiones, a actividades de escasa rentabilidad, de reducida dimensión y que no precisaban de una fuerte inversión financiera, como por ejemplo la agricultura, la artesanía o el pequeño comercio. En la actualidad la situación es diferente, pues el trabajo autónomo prolifera en países de elevado nivel de renta, en actividades de alto valor añadido, como consecuencia de los nuevos desarrollos organizativos y la difusión de la informática y las telecomunicaciones, y constituye una libre elección para muchas personas que valoran su autodeterminación y su capacidad para no depender de nadie.

Esta circunstancia ha dado lugar a que en los últimos años sean cada vez más importantes y numerosas en el tráfico jurídico y en la realidad social, junto a la figura de lo que podríamos denominar autónomo clásico, titular de un establecimiento comercial, agricultor y profesionales diversos, otras figuras tan heterogéneas, como los emprendedores, personas que se encuentran en una fase inicial y de despegue de una actividad económica o profesional, los autónomos económicamente dependientes, los socios trabajadores de cooperativas y sociedades laborales o los administradores de sociedades mercantiles que poseen el control efectivo de las mismas.

En la actualidad, a 30 de junio de 2006, el número de autónomos afiliados a la Seguridad Social asciende a 3.315.707, distribuidos en el Régimen Especial de los Trabajadores por Cuenta Propia o Autónomos, en el Régimen Especial Agrario y en el Régimen Especial de Trabajadores del Mar. De ellos, 2.213.636 corresponden a personas físicas que realizan actividades profesionales en los distintos sectores económicos.

Partiendo de este último colectivo, es muy significativo señalar que 1.755.703 autónomos no tienen asalariados y que del colectivo restante 457.933, algo más de 330.000 sólo tienen uno o dos asalariados. Es decir, el 94 por ciento de los autónomos que realizan una actividad profesional o económica sin el marco jurídico de empresa no tienen asalariados o sólo tienen uno o dos.

Estamos en presencia de un amplio colectivo que realiza un trabajo profesional arriesgando sus propios recursos económicos y aportando su trabajo personal, y que en su mayoría lo hace sin la ayuda de ningún asalariado. Se trata, en definitiva, de un colectivo que demanda un nivel de protección social semejante al que tienen los trabajadores por cuenta ajena.

A lo largo de los últimos años se han llevado a cabo algunas iniciativas destinadas a mejorar la situación del trabajo autónomo. Entre ellas, cabe destacar la eliminación del Impuesto de Actividades Económicas para todas las personas físicas, así como las introducidas por la Ley 36/2003, de 11 de noviembre, de Medidas de Reforma Económica, que recoge la cobertura de la Incapacidad Temporal desde el cuarto día de la baja, la posibilidad de tener la cobertura por accidentes de trabajo y enfermedades profesionales y la minoración para quienes se incorporaran por vez primera al Régimen Especial de los Trabajadores Autónomos, siendo menores de treinta años o mujeres mayores de cuarenta y cinco. En la Ley 2/2004, de 27 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2005 se incorporan como medidas para el fomento del empleo autónomo de jóvenes hasta treinta años de edad y mujeres hasta treinta y cinco, una reducción a las cuotas de la Seguridad Social así como el acceso a las medidas de fomento del empleo estable de los familiares contratados por los autónomos. Asimismo, se mejora el sistema de capitalización de la prestación por desempleo en su modalidad de pago único para los desempleados que inicien su actividad como autónomos.

El Gobierno, sensible ante esta evolución del trabajo autónomo, ya se comprometió en la sesión de investidura de su Presidente a aprobar durante esta Legislatura un Estatuto de los Trabajadores Autónomos. Como consecuencia de ello el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales acordó constituir una Comisión de Expertos a la que encomendó una doble tarea: de un lado, efectuar un diagnóstico y evaluación sobre la situación económica del trabajo autónomo en España y, de otro, analizar el régimen jurídico y de protección social de los trabajadores autónomos, elaborando al tiempo una propuesta de Estatuto del Trabajador Autónomo. Los trabajos de la Comisión culminaron con la entrega de un extenso y documentado Informe, acompañado de una propuesta de Estatuto, en el mes de octubre de 2005.

Paralelamente, la Disposición Adicional Sexagésima Novena de la Ley 30/2005, de 29 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2006 incorporaba el mandato al Gobierno de presentar al Congreso de los Diputados, en el plazo de un año, un Proyecto de Ley de Estatuto del Trabajador Autónomo en el que se defina el trabajo autónomo y se contemplen los derechos y obligaciones de los trabajadores autónomos, su nivel de protección social, las relaciones laborales y la política de fomento del empleo autónomo, así como la figura del trabajador autónomo económicamente dependiente.

Mediante la Resolución número 15 del debate sobre el Estado de la Nación de 2006, el Congreso de los Diputados insta al Gobierno a presentar durante ese año el Proyecto de Ley del Estatuto del Trabajador Autónomo, para avanzar en la equiparación, en los términos contemplados en la Recomendación número 4 del Pacto de Toledo, del nivel de protección social de los trabajadores autónomos con el de los trabajadores por cuenta ajena.

Finalmente, con la aprobación de la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva entre mujeres y hombres, a iniciativa del Gobierno, se dio un primer paso en el cumplimiento a la citada Resolución, al introducir numerosas medidas para mejorar la situación del trabajo autónomo, especialmente en lo relativo a los derechos derivados de las situaciones de maternidad y paternidad, todo ello en el contexto de avanzar en una política de conciliación de la vida familiar con el trabajo, tan demandada por los trabajadores autónomos.

III

La presente Ley constituye el resultado del cumplimiento de los anteriores mandatos. Para su elaboración se ha consultado a las organizaciones sindicales y empresariales, así como a las asociaciones de trabajadores autónomos.

La Ley consta de 29 artículos, encuadrados en cinco títulos, más diecinueve disposiciones adicionales, tres transitorias, una derogatoria y seis finales.

El Título I delimita el ámbito subjetivo de aplicación de la Ley, estableciendo la definición genérica de trabajador autónomo y añadiendo los colectivos específicos incluidos y excluidos.

El Título II regula el régimen profesional del trabajador autónomo en tres capítulos. El Capítulo I establece las fuentes de dicho régimen profesional, dejando clara la naturaleza civil o mercantil de las relaciones jurídicas establecidas entre el autónomo y la persona o entidad con la que contrate. El apartado 2 del artículo 3 introduce los acuerdos de interés profesional para los trabajadores autónomos económicamente dependientes, novedad importante creada por la Ley.

El Capítulo II se refiere al régimen profesional común para todos los trabajadores autónomos y establece un catálogo de derechos y deberes, así como las normas en materia de prevención de riesgos laborales, protección de menores y las garantías económicas.

El Capítulo III reconoce y regula la figura del trabajador autónomo económicamente dependiente. Su regulación obedece a la necesidad de dar cobertura legal a una realidad social: la existencia de un colectivo de trabajadores autónomos que, no obstante su autonomía funcional, desarrollan su actividad con una fuerte y casi exclusiva dependencia económica del empresario o cliente que los contrata. La Ley contempla el supuesto en que este empresario es su principal cliente y de él proviene, al menos, el 75 por ciento de los ingresos del trabajador. Según los datos suministrados por el Instituto Nacional de Estadística, en el año 2004, ascienden a 285.600 los empresarios sin asalariados que trabajan para una única empresa o cliente. La cifra es importante, pero lo significativo es que este colectivo se ha incrementado en un 33 por ciento desde el año 2001.

A la vista de la realidad anteriormente descrita, la introducción de la figura del trabajador autónomo económicamente dependiente ha planteado la necesidad de prevenir la posible utilización indebida de dicha figura, dado que nos movemos en una frontera no siempre precisa entre la figura del autónomo clásico, el autónomo económicamente dependiente y el trabajador por cuenta ajena.

La intención del legislador es eliminar esas zonas fronterizas grises entre las tres categorías. De ahí que el artículo 11, al definir el trabajador autónomo económicamente dependiente sea muy restrictivo, delimitando conforme a criterios objetivos los supuestos en que la actividad se ejecuta fuera del ámbito de organización y dirección del cliente que contrata al autónomo.

El resto del Capítulo III establece una regulación garantista para el trabajador autónomo económicamente dependiente, en virtud de esa situación de dependencia económica, sin perjuicio de que opere como norma general en las relaciones entre éste y su cliente el principio de autonomía de la voluntad. En este sentido, el reconocimiento de los acuerdos de interés profesional, en el artículo 13, al que se aludía en el Capítulo dedicado a las fuentes, no supone trasladar la negociación colectiva a este ámbito, sino simplemente reconocer la posibilidad de existencia de un acuerdo que trascienda del mero contrato individual, pero con eficacia personal limitada, pues sólo vincula a los firmantes del acuerdo.

El recurso a la Jurisdicción Social previsto en el artículo 17 se justifica porque la configuración jurídica del trabajador autónomo económicamente dependiente se ha diseñado teniendo en cuenta los criterios que de forma reiterada ha venido estableciendo la Jurisprudencia de dicha Jurisdicción. La Jurisprudencia ha definido una serie de criterios para distinguir entre el trabajo por cuenta propia y el trabajo por cuenta ajena. La dependencia económica que la Ley reconoce al trabajador autónomo económicamente dependiente no debe llevar a equívoco: se trata de un trabajador autónomo y esa dependencia económica en ningún caso debe implicar dependencia organizativa ni ajenidad. Las cuestiones litigiosas propias del contrato civil o mercantil celebrado entre el autónomo económicamente dependiente y su cliente van a estar estrechamente ligadas a la propia naturaleza de la figura de aquél, de tal forma que las pretensiones ligadas al contrato

siempre van a juzgarse en conexión con el hecho de si el trabajador autónomo es realmente económicamente dependiente o no, según cumpla o no con los requisitos establecidos en la Ley. Y esta circunstancia, nuclear en todo litigio, ha de ser conocida por la Jurisdicción Social.

IV

El Título III regula los derechos colectivos de todos los trabajadores autónomos, definiendo la representatividad de sus asociaciones conforme a los criterios objetivos, establecidos en el artículo 21 y creando el Consejo del Trabajo Autónomo como órgano consultivo del Gobierno en materia socioeconómica y profesional referida al sector en el artículo 22.

El Título IV establece los principios generales en materia de protección social, recogiendo las normas generales sobre afiliación, cotización y acción protectora de la Seguridad Social de los trabajadores autónomos. Es de destacar que se reconoce la posibilidad de establecer reducciones o bonificaciones en las bases de cotización o en las cuotas de la Seguridad Social para determinados colectivos de trabajadores autónomos, en atención a sus circunstancias personales o a las características profesionales de la actividad ejercida. Se extiende a los trabajadores autónomos económicamente dependientes la protección por las contingencias de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales y se reconoce la posibilidad de jubilación anticipada para aquellos trabajadores autónomos que desarrollen una actividad tóxica, peligrosa o penosa, en las mismas condiciones previstas para el Régimen General. Se trata de medidas que, junto con las previstas en las disposiciones adicionales, tienden a favorecer la convergencia del Régimen Especial de Trabajadores por Cuenta Propia o Autónomos con el Régimen General.

Finalmente, el Título V está dedicado al fomento y promoción del trabajo autónomo, estableciendo medidas dirigidas a promover la cultura emprendedora, a reducir los costes en el inicio de la actividad, a impulsar la formación profesional y a favorecer el trabajo autónomo mediante una política fiscal adecuada. Se trata, pues, de las líneas generales de lo que deben ser las políticas activas de fomento del autoempleo, líneas que han de ser materializadas y desarrolladas en función de la realidad socioeconómica.

V

La disposición adicional primera se refiere a la reforma del Texto Refundido de la Ley de Procedimiento Laboral. Las modificaciones son las estrictamente necesarias como consecuencia de la inclusión de las controversias derivadas de los contratos de los trabajadores autónomos económicamente dependientes en el ámbito de la Jurisdicción Social. En coherencia con ello, también se establece la obligatoriedad de la conciliación previa no sólo ante el servicio administrativo correspondiente, sino también ante el órgano que eventualmente se haya podido crear mediante acuerdo de interés profesional.

La disposición adicional segunda supone el reconocimiento para que ciertos colectivos o actividades gocen de peculiaridades en materia de cotización, como complemento de las medidas de fomento del autoempleo. Se hace un mandato concreto para establecer reducciones en la cotización de los siguientes colectivos de trabajadores autónomos: los que ejercen una actividad por cuenta propia junto con otra actividad por cuenta ajena, de tal modo que la suma de ambas cotizaciones supera la base máxima, los hijos de trabajadores autónomos menores de 30 años que inician una labor en la actividad familiar y los trabajadores autónomos que se dediquen a la venta ambulante o a la venta a domicilio.

La disposición adicional tercera recoge la obligación de que en el futuro todos los trabajadores autónomos que no lo hayan hecho tengan que optar por la cobertura de la incapacidad temporal, medida que favorece la convergencia con el Régimen General, así como la necesidad de llevar a cabo un estudio sobre las profesiones o actividades con mayor siniestralidad, en las que los colectivos de autónomos afectados deberán cubrir las contingencias profesionales.

La disposición adicional cuarta regula la prestación por cese de actividad. Recoge el compromiso del Gobierno para que, siempre que estén garantizados los principios de contributividad, solidaridad y sostenibilidad financiera y ello responda a las necesidades y

preferencias de los trabajadores autónomos, proponga a las Cortes Generales la regulación de un sistema específico de protección por cese de actividad para los mismos, en función de sus características personales o de la naturaleza de la actividad ejercida.

La disposición adicional quinta especifica que lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 23, en los artículos 24 a 26 y en el párrafo c), apartado 2, del artículo 27, así como en las disposiciones adicionales segunda y tercera y en la disposición final segunda de la presente Ley no serán de aplicación a los trabajadores por cuenta propia o autónomos que, en los términos establecidos en la disposición adicional decimoquinta de la Ley 30/1995, de supervisión y ordenación de los seguros privados, hayan optado u opten en el futuro por adscribirse a la Mutualidad de Previsión Social que tenga constituida el Colegio Profesional al que pertenezcan y que actúe como alternativa al Régimen Especial de la Seguridad Social de los trabajadores por Cuenta Propia o Autónomos.

La disposición adicional sexta establece la necesidad de adecuación de la norma a las competencias autonómicas relativas a representatividad y registro especial de las asociaciones profesionales de autónomos en el ámbito territorial autonómico.

La disposición adicional séptima establece la posibilidad de actualizar las bases de cotización diferenciadas, reducciones o bonificaciones previstas para determinados colectivos de trabajadores autónomos en atención a sus especiales características, por medio de la Ley de Presupuestos Generales del Estado.

La disposición adicional octava señala que el Gobierno planteará la presencia de los trabajadores autónomos en el Consejo Económico y Social, teniendo en cuenta la evolución del Consejo del Trabajo Autónomo en la representación de los mismos y el informe preceptivo del precitado Consejo Económico y Social.

La disposición adicional novena determina que se presentará un estudio por el Gobierno en un año sobre la evolución de la medida de pago único de la prestación por desempleo para el inicio de actividades por cuenta propia y a la posible ampliación de los porcentajes actuales de la capitalización dependiendo de los resultados de tal estudio.

La disposición adicional décima se refiere al encuadramiento en la Seguridad Social de los familiares del trabajador autónomo, aclarando que los trabajadores autónomos podrán contratar, como trabajadores por cuenta ajena, a los hijos menores de treinta años aunque éstos convivan con el trabajador autónomo y quedando excluida la cobertura por desempleo de los mismos.

La disposición adicional undécima supone adoptar para los trabajadores autónomos del sector del transporte la referencia del artículo 1.3 g) del Texto Refundido del Estatuto de los Trabajadores, de inclusión en el ámbito subjetivo de la presente Ley, matizando los requisitos que en este caso deben cumplirse para los trabajadores autónomos de este sector para su consideración de trabajadores autónomos económicamente dependientes.

La disposición adicional duodécima establece la participación de trabajadores autónomos en programas de formación e información de prevención de riesgos laborales, con la finalidad de reducir la siniestralidad y evitar la aparición de enfermedades profesionales en los respectivos sectores, por medio de las asociaciones representativas de los trabajadores autónomos y las organizaciones sindicales más representativas.

La disposición adicional decimotercera introduce incrementos en la reducción y la bonificación de la cotización a la Seguridad Social así como los periodos respectivos aplicables a los nuevos trabajadores incluidos en el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores por Cuenta Propia o Autónomos que tengan 30 o menos años de edad y 35 años en el caso de trabajadoras autónomas, dando nueva redacción a la disposición adicional trigésima quinta de la Ley General de la Seguridad Social, texto refundido aprobado por Real Decreto Legislativo 1/1994, de 20 de junio.

La disposición adicional decimocuarta señala un plazo de un año para que el Gobierno elabore un estudio sobre los sectores de actividad que tienen una especial incidencia en el colectivo de trabajadores autónomos.

La disposición adicional decimoquinta establece un plazo de un año para que el Gobierno presente un estudio sobre la actualización de la normativa que regula el Régimen Especial de los Trabajadores Autónomos establecida esencialmente en el Decreto 2530/1970, de 20 de agosto.

La disposición adicional decimosexta determina el plazo de un año para que el Gobierno realice, en colaboración con las entidades más representativas de trabajadores autónomos, una campaña de difusión e información sobre la normativa y las características del Régimen Especial del Trabajador Autónomo.

La disposición adicional decimoséptima supone la determinación reglamentaria de los supuestos en que los agentes de seguros quedarían sujetos al contrato de trabajadores autónomos económicamente dependientes, sin afectar en ningún caso a la relación mercantil de aquellos.

Las disposiciones adicionales decimoctava y decimonovena se refieren, respectivamente, a los casos específicos de las personas con discapacidad y de los agentes comerciales.

De las disposiciones transitorias cabe destacar que la transitoria primera establece un plazo de seis meses para la adaptación de estatutos y reconocimiento de la personalidad jurídica de las asociaciones. La transitoria segunda fija los plazos de adaptación de los contratos vigentes de los trabajadores económicamente dependientes con una especificidad en el plazo de adaptación de dichos contratos en la transitoria tercera para los sectores del transporte y de los agentes de seguros.

La disposición final primera establece el título competencial que habilita al Estado a dictar esta Ley. En concreto la Ley se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.5.ª, legislación sobre Administración de Justicia, 6.ª, legislación mercantil y procesal, 7.ª, legislación laboral, 8.ª, legislación civil y 17.ª, legislación básica y régimen económico de la Seguridad Social.

La disposición final segunda recoge el principio general del Pacto de Toledo de lograr la equiparación en aportaciones, derechos y obligaciones de los trabajadores autónomos con los trabajadores por cuenta ajena incluidos en el Régimen General.

La disposición final tercera habilita al Gobierno para dictar las disposiciones reglamentarias de ejecución y desarrollo necesarias para la aplicación de la Ley.

La disposición final cuarta establece que el Gobierno deberá informar a las Cortes Generales anualmente de la ejecución de previsiones contenidas en la presente Ley, incorporando en dicho informe el dictamen de los Órganos Consultivos.

La disposición final quinta establece un plazo de un año para el desarrollo reglamentario de la Ley en lo relativo al contrato de trabajo de los trabajadores autónomos económicamente dependientes.

La disposición final sexta establece una «vacatio legis» de tres meses, plazo que se considera adecuado para la entrada en vigor de la Ley.

TÍTULO I

Ámbito de aplicación subjetivo

Artículo 1. *Supuestos incluidos.*

1. La presente ley se aplicará a las personas físicas que realicen de forma habitual, personal, directa, por cuenta propia y fuera del ámbito de dirección y organización de otra persona, una actividad económica o profesional a título lucrativo, den o no ocupación a trabajadores por cuenta ajena.

También será de aplicación esta ley a los trabajos, realizados de forma habitual, por familiares de las personas definidas en el párrafo anterior que no tengan la condición de trabajadores por cuenta ajena, conforme a lo establecido en el artículo 1.3.e) del texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre.

2. Se declaran expresamente comprendidos en el ámbito de aplicación de esta Ley, siempre que cumplan los requisitos a los que se refiere el apartado anterior:

a) Los socios industriales de sociedades regulares colectivas y de sociedades comanditarias.

b) Los comuneros de las comunidades de bienes y los socios de sociedades civiles irregulares, salvo que su actividad se limite a la mera administración de los bienes puestos en común.

c) Quienes ejerzan las funciones de dirección y gerencia que conlleva el desempeño del cargo de consejero o administrador, o presten otros servicios para una sociedad mercantil capitalista, a título lucrativo y de forma habitual, personal y directa, cuando posean el control efectivo, directo o indirecto de aquélla, en los términos previstos en la disposición adicional vigésima séptima del texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social aprobado por Real Decreto Legislativo 1/1994, de 20 de junio.

d) Los trabajadores autónomos económicamente dependientes a los que se refiere el Capítulo III del Título II de la presente Ley.

e) Cualquier otra persona que cumpla con los requisitos establecidos en el artículo 1.1 de la presente Ley.

3. Las inclusiones a las que se refiere el apartado anterior se entenderán sin perjuicio de la aplicación de sus respectivas normas específicas.

4. La presente Ley será de aplicación a los trabajadores autónomos extranjeros que reúnan los requisitos previstos en la Ley Orgánica 4/2000, de 11 de enero, de derechos y libertades de los extranjeros en España y su integración social.

Artículo 2. *Supuestos excluidos.*

Se entenderán expresamente excluidas del ámbito de aplicación de la presente Ley, aquellas prestaciones de servicios que no cumplan con los requisitos del artículo 1.1, y en especial:

a) Las relaciones de trabajo por cuenta ajena a que se refiere el artículo 1.1 del texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/1995, de 24 de marzo.

b) La actividad que se limita pura y simplemente al mero desempeño del cargo de consejero o miembro de los órganos de administración en las empresas que revistan la forma jurídica de sociedad, de conformidad con lo establecido en el artículo 1.3.c) del texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/1995, de 24 de marzo.

c) Las relaciones laborales de carácter especial a las que se refiere el artículo 2 del texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/1995, de 24 de marzo y disposiciones complementarias.

TÍTULO II

Régimen profesional del trabajador autónomo

CAPÍTULO I

Fuentes del régimen profesional

Artículo 3. *Fuentes del régimen profesional.*

1. El régimen profesional del trabajador autónomo se regirá por:

a) Las disposiciones contempladas en la presente Ley, en lo que no se opongan a las legislaciones específicas aplicables a su actividad así como al resto de las normas legales y reglamentarias complementarias que sean de aplicación.

b) La normativa común relativa a la contratación civil, mercantil o administrativa reguladora de la correspondiente relación jurídica del trabajador autónomo.

c) Los pactos establecidos individualmente mediante contrato entre el trabajador autónomo y el cliente para el que desarrolle su actividad profesional. Se entenderán nulas y sin efectos las cláusulas establecidas en el contrato individual contrarias a las disposiciones legales de derecho necesario.

d) Los usos y costumbres locales y profesionales.

2. Los acuerdos de interés profesional serán, asimismo, fuente del régimen profesional de los trabajadores autónomos económicamente dependientes.

Toda cláusula del contrato individual de un trabajador autónomo económicamente dependiente afiliado a un sindicato o asociado a una organización de autónomos, será nula cuando contravenga lo dispuesto en un acuerdo de interés profesional firmado por dicho sindicato o asociación que le sea de aplicación a dicho trabajador por haber prestado su consentimiento.

3. En virtud de lo dispuesto en la disposición final primera del texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/1995, de 24 de marzo, el trabajo realizado por cuenta propia no estará sometido a la legislación laboral, excepto en aquellos aspectos que por precepto legal se disponga expresamente.

CAPÍTULO II

Régimen profesional común del trabajador autónomo

Artículo 4. *Derechos profesionales.*

1. Los trabajadores autónomos tienen derecho al ejercicio de los derechos fundamentales y libertades públicas reconocidos en la Constitución Española y en los tratados y acuerdos internacionales ratificados por España sobre la materia.

2. El trabajador autónomo tiene los siguientes derechos básicos individuales, con el contenido y alcance que para cada uno de ellos disponga su normativa específica:

a) Derecho al trabajo y a la libre elección de profesión u oficio.

b) Libertad de iniciativa económica y derecho a la libre competencia.

c) Derecho de propiedad intelectual sobre sus obras o prestaciones protegidas.

3. En el ejercicio de su actividad profesional, los trabajadores autónomos tienen los siguientes derechos individuales:

a) A la igualdad ante la ley y a no ser discriminados, directa o indirectamente, por razón de nacimiento, origen racial o étnico, sexo, estado civil, religión, convicciones, discapacidad, edad, orientación e identidad sexual, expresión de género, características sexuales, uso de alguna de las lenguas oficiales dentro de España o cualquier otra condición o circunstancia personal o social.

b) A no ser discriminados por razones de discapacidad, de conformidad con lo establecido en el texto refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, aprobado por el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre.

c) Al respeto de su intimidad y a la consideración debida a su dignidad, así como a una adecuada protección frente al acoso sexual y al acoso por razón de sexo o por cualquier otra circunstancia o condición personal o social.

d) A la formación y readaptación profesionales.

e) A su integridad física y a una protección adecuada de su seguridad y salud en el trabajo.

f) A la percepción puntual de la contraprestación económica convenida por el ejercicio profesional de su actividad.

g) A la conciliación de su actividad profesional con la vida personal y familiar, con el derecho a suspender su actividad en las situaciones de nacimiento, ejercicio corresponsable del cuidado del lactante, riesgo durante el embarazo, riesgo durante la lactancia, y adopción, guarda con fines de adopción y acogimiento familiar, de conformidad con el Código Civil o las leyes civiles de las Comunidades Autónomas que lo regulen, siempre que, en este último caso su duración no sea inferior a un año.

h) A la asistencia y prestaciones sociales suficientes ante situaciones de necesidad, de conformidad con la legislación de la Seguridad Social, incluido el derecho a la protección en las situaciones de nacimiento, ejercicio corresponsable del cuidado del lactante, riesgo durante el embarazo, riesgo durante la lactancia y adopción, guarda con fines de adopción y acogimiento familiar, de conformidad con el Código Civil o las leyes civiles de las

Comunidades Autónomas que lo regulen, siempre que, en este último caso su duración no sea inferior a un año.

i) Al ejercicio individual de las acciones derivadas de su actividad profesional.

j) A la tutela judicial efectiva de sus derechos profesionales, así como al acceso a los medios extrajudiciales de solución de conflictos.

k) Cualesquiera otros que se deriven de los contratos por ellos celebrados.

Artículo 5. *Deberes profesionales básicos.*

Son deberes profesionales básicos de los trabajadores autónomos los siguientes:

a) Cumplir con las obligaciones derivadas de los contratos por ellos celebrados, a tenor de los mismos, y con las consecuencias que, según su naturaleza, sean conformes a la buena fe, a los usos y a la ley.

b) Cumplir con las obligaciones en materia de seguridad y salud laborales que la ley o los contratos que tengan suscritos les impongan, así como seguir las normas de carácter colectivo derivadas del lugar de prestación de servicios.

c) Afiliarse, comunicar las altas y bajas y cotizar al régimen de la Seguridad Social en los términos previstos en la legislación correspondiente.

d) Cumplir con las obligaciones fiscales y tributarias establecidas legalmente.

e) Cumplir con cualesquiera otras obligaciones derivadas de la legislación aplicable.

f) Cumplir con las normas deontológicas aplicables a la profesión.

Artículo 6. *Derecho a la no discriminación y garantía de los derechos fundamentales y libertades públicas.*

1. Los poderes públicos deben garantizar la efectividad de los derechos fundamentales y libertades públicas del trabajador autónomo.

2. Los poderes públicos y quienes contraten la actividad profesional de los trabajadores autónomos quedan sometidos a la prohibición de discriminación, tanto directa como indirecta, de dichos trabajadores, por los motivos señalados en el artículo 4.3.a) de la presente Ley. La prohibición de discriminación afectará tanto a la libre iniciativa económica y a la contratación, como a las condiciones del ejercicio profesional.

3. Cualquier trabajador autónomo, las asociaciones que lo representen o los sindicatos que consideren lesionados sus derechos fundamentales o la concurrencia de un tratamiento discriminatorio podrán recabar la tutela del derecho ante el orden jurisdiccional competente por razón de la materia, mediante un procedimiento sumario y preferente. Si el órgano judicial estimara probada la vulneración del derecho denunciado, declarará la nulidad radical y el cese inmediato de la conducta y, cuando proceda, la reposición de la situación al momento anterior a producirse, así como la reparación de las consecuencias derivadas del acto.

4. Las cláusulas contractuales que vulneren el derecho a la no discriminación o cualquier derecho fundamental serán nulas y se tendrán por no puestas. El juez que declare la invalidez de dichas cláusulas integrará el contrato con arreglo a lo dispuesto en el artículo 1258 del Código Civil y, en su caso, determinará la indemnización correspondiente por los perjuicios sufridos.

5. En relación con el derecho a la igualdad y no discriminación por razón de sexo se estará a lo previsto en la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres.

Artículo 7. *Forma y duración del contrato.*

1. Los contratos que concierten los trabajadores autónomos de ejecución de su actividad profesional podrán celebrarse por escrito o de palabra. Cada una de las partes podrá exigir de la otra, en cualquier momento, la formalización del contrato por escrito.

2. El contrato podrá celebrarse para la ejecución de una obra o serie de ellas, o para la prestación de uno o más servicios y tendrá la duración que las partes acuerden.

Artículo 8. *Prevención de riesgos laborales.*

1. Las Administraciones Públicas competentes asumirán un papel activo en relación con la prevención de riesgos laborales de los trabajadores autónomos, por medio de actividades de promoción de la prevención, asesoramiento técnico, vigilancia y control del cumplimiento por los trabajadores autónomos de la normativa de prevención de riesgos laborales.

2. Las Administraciones Públicas competentes promoverán una formación en prevención específica y adaptada a las peculiaridades de los trabajadores autónomos.

3. Cuando en un mismo centro de trabajo desarrollen actividades trabajadores autónomos y trabajadores de otra u otras empresas, así como cuando los trabajadores autónomos ejecuten su actividad profesional en los locales o centros de trabajo de las empresas para las que presten servicios, serán de aplicación para todos ellos los deberes de cooperación, información e instrucción previstos en los apartados 1 y 2 del artículo 24 de la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales.

4. Las empresas que contraten con trabajadores autónomos la realización de obras o servicios correspondientes a la propia actividad de aquéllas, y que se desarrollen en sus propios centros de trabajo, deberán vigilar el cumplimiento de la normativa de prevención de riesgos laborales por estos trabajadores.

5. Cuando los trabajadores autónomos deban operar con maquinaria, equipos, productos, materias o útiles proporcionados por la empresa para la que ejecutan su actividad profesional, pero no realicen esa actividad en el centro de trabajo de tal empresa, ésta asumirá las obligaciones consignadas en el último párrafo del artículo 41.1 de la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales.

6. En el caso de que las empresas incumplan las obligaciones previstas en los apartados 3 a 5 del presente artículo, asumirán las obligaciones indemnizatorias de los daños y perjuicios ocasionados, siempre y cuando haya relación causal directa entre tales incumplimientos y los perjuicios y daños causados.

La responsabilidad del pago establecida en el párrafo anterior, que recaerá directamente sobre el empresario infractor, lo será con independencia de que el trabajador autónomo se haya acogido o no a las prestaciones por contingencias profesionales.

7. El trabajador autónomo tendrá derecho a interrumpir su actividad y abandonar el lugar de trabajo cuando considere que dicha actividad entraña un riesgo grave e inminente para su vida o salud.

8. Las disposiciones contenidas en el presente artículo se aplicarán sin perjuicio de las obligaciones legales establecidas para los trabajadores autónomos con asalariados a su cargo en su condición de empresarios.

Artículo 9. *Protección de menores.*

1. Los menores de dieciséis años no podrán ejecutar trabajo autónomo ni actividad profesional, ni siquiera para sus familiares.

2. No obstante lo dispuesto en el apartado anterior, en el caso de prestaciones de servicios en espectáculos públicos se estará a lo establecido en el artículo 6.4 del Texto Refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, aprobado por Real decreto legislativo 1/1995, de 24 de marzo.

Artículo 10. *Garantías económicas.*

1. Los trabajadores autónomos tienen derecho a la percepción de la contraprestación económica por la ejecución del contrato en el tiempo y la forma convenidos y de conformidad con lo previsto en la Ley 3/2004, de 29 de diciembre, que establece medidas de lucha contra la morosidad en las operaciones comerciales.

2. Cuando el trabajador autónomo ejecute su actividad profesional para un contratista o subcontratista, tendrá acción contra el empresario principal, hasta el importe de la deuda que éste adeude a aquél al tiempo de la reclamación, salvo que se trate de construcciones, reparaciones o servicios contratados en el seno del hogar familiar.

3. En materia de garantía del cobro de los créditos por el trabajo personal del trabajador autónomo se estará a lo dispuesto en la normativa civil y mercantil sobre privilegios y preferencias, así como en la Ley 22/2003, de 9 de julio, Concursal, quedando en todo caso

los trabajadores autónomos económicamente dependientes sujetos a la situación de privilegio general recogida en el artículo 91.3 de dicha Ley.

4. El trabajador autónomo responderá de sus obligaciones con todos sus bienes presentes y futuros, sin perjuicio de la inembargabilidad de los bienes establecida en los artículos 605, 606 y 607 de la Ley 1/2000, de 7 de enero, de Enjuiciamiento Civil, o de las limitaciones y exoneraciones de responsabilidad previstas legalmente que le sean de aplicación.

5. A efectos de la satisfacción y cobro de las deudas de naturaleza tributaria y cualquier tipo de deuda que sea objeto de la gestión recaudatoria en el ámbito del Sistema de la Seguridad Social, embargado administrativamente un bien inmueble, si el trabajador autónomo acreditara fehacientemente que se trata de una vivienda que constituye su residencia habitual, la ejecución del embargo quedará condicionada, en primer lugar, a que no resulten conocidos otros bienes del deudor suficientes susceptibles de realización inmediata en el procedimiento ejecutivo, y en segundo lugar, a que entre la notificación de la primera diligencia de embargo y la realización material de la subasta, el concurso o cualquier otro medio administrativo de enajenación medie el plazo mínimo de dos años. Este plazo no se interrumpirá ni se suspenderá, en ningún caso, en los supuestos de ampliaciones del embargo originario o en los casos de prórroga de las anotaciones registrales.

CAPÍTULO III

Régimen profesional del trabajador autónomo económicamente dependiente

Artículo 11. *Concepto y ámbito subjetivo.*

1. Los trabajadores autónomos económicamente dependientes a los que se refiere el artículo 1.2.d) de la presente Ley son aquéllos que realizan una actividad económica o profesional a título lucrativo y de forma habitual, personal, directa y predominante para una persona física o jurídica, denominada cliente, del que dependen económicamente por percibir de él, al menos, el 75 por ciento de sus ingresos por rendimientos de trabajo y de actividades económicas o profesionales.

2. Para el desempeño de la actividad económica o profesional como trabajador autónomo económicamente dependiente, éste deberá reunir simultáneamente las siguientes condiciones:

a) No tener a su cargo trabajadores por cuenta ajena ni contratar o subcontratar parte o toda la actividad con terceros, tanto respecto de la actividad contratada con el cliente del que depende económicamente como de las actividades que pudiera contratar con otros clientes.

Lo dispuesto en el párrafo anterior, respecto de la prohibición de tener a su cargo trabajadores por cuenta ajena, no será de aplicación en los siguientes supuestos y situaciones, en los que se permitirá la contratación de un único trabajador:

1. Supuestos de riesgo durante el embarazo y riesgo durante la lactancia natural de un menor de nueve meses.
2. Períodos de descanso por nacimiento, adopción, guarda con fines de adopción y acogimiento familiar.
3. Por cuidado de menores de siete años que tengan a su cargo.
4. Por tener a su cargo un familiar, por consanguinidad o afinidad hasta el segundo grado inclusive, en situación de dependencia, debidamente acreditada.
5. Por tener a su cargo un familiar, por consanguinidad o afinidad hasta el segundo grado inclusive, con una discapacidad igual o superior al 33 por ciento, debidamente acreditada.

En estos supuestos, el Trabajador Autónomo Económicamente Dependiente tendrá el carácter de empresario, en los términos previstos por el artículo 1.2 del texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores.

En lo no previsto expresamente, la contratación del trabajador por cuenta ajena se regirá por lo previsto por el artículo 15.1.c) del texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores y sus normas de desarrollo. Para los supuestos previstos en los números 3, 4 y 5 anteriores, el contrato se celebrará por una jornada equivalente a la reducción de la actividad efectuada por el trabajador autónomo sin que pueda superar el 75 por ciento de la

jornada de un trabajador a tiempo completo comparable, en cómputo anual. A estos efectos se entenderá por trabajador a tiempo completo comparable lo establecido en el artículo 12 del texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores. En estos supuestos, la duración del contrato estará vinculada al mantenimiento de la situación de cuidado de menor de siete años o persona en situación de dependencia o discapacidad a cargo del trabajador autónomo, con una duración máxima, en todo caso, de doce meses.

Solamente se permitirá la contratación de un único trabajador por cuenta ajena aunque concurran dos o más de los supuestos previstos. Finalizada la causa que dio lugar a dicha contratación, el trabajador autónomo podrá celebrar un nuevo contrato con un trabajador por cuenta ajena por cualquiera de las causas previstas anteriormente, siempre que, en todo caso, entre el final de un contrato y la nueva contratación transcurra un periodo mínimo de doce meses, salvo que el nuevo contrato tuviera como causa alguna de las previstas en los números 1 y 2.

No obstante, en los supuestos de suspensión del contrato de trabajo por incapacidad temporal, nacimiento, adopción, guarda con fines de adopción o acogimiento familiar, riesgo durante el embarazo o lactancia natural o protección de mujer víctima de violencia de género, así como en los supuestos de extinción del contrato por causas procedentes, la persona trabajadora autónoma podrá contratar a un trabajador o trabajadora para sustituir a la persona inicialmente contratada, sin que, en ningún momento, ambas personas trabajadoras por cuenta ajena puedan prestar sus servicios de manera simultánea y sin que, en ningún caso, se supere el período máximo de duración de la contratación previsto en el presente apartado.

En los supuestos previstos en los números 3, 4 y 5, solamente se permitirá la contratación de un trabajador por cuenta ajena por cada menor de siete años o familiar en situación de dependencia o discapacidad igual o superior al 33 por ciento.

La contratación por cuenta ajena reglada por el presente apartado será compatible con la bonificación por conciliación de la vida profesional y familiar vinculada a la contratación, prevista en el artículo 30 de esta Ley.

b) No ejecutar su actividad de manera indiferenciada con los trabajadores que presten servicios bajo cualquier modalidad de contratación laboral por cuenta del cliente.

c) Disponer de infraestructura productiva y material propios, necesarios para el ejercicio de la actividad e independientes de los de su cliente, cuando en dicha actividad sean relevantes económicamente.

d) Desarrollar su actividad con criterios organizativos propios, sin perjuicio de las indicaciones técnicas que pudiese recibir de su cliente.

e) Percibir una contraprestación económica en función del resultado de su actividad, de acuerdo con lo pactado con el cliente y asumiendo riesgo y ventura de aquélla.

3. Los titulares de establecimientos o locales comerciales e industriales y de oficinas y despachos abiertos al público y los profesionales que ejerzan su profesión conjuntamente con otros en régimen societario o bajo cualquier otra forma jurídica admitida en derecho no tendrán en ningún caso la consideración de trabajadores autónomos económicamente dependientes.

Artículo 11 bis. *Reconocimiento de la condición de trabajador autónomo económicamente dependiente.*

El trabajador autónomo que reúna las condiciones establecidas en el artículo anterior podrá solicitar a su cliente la formalización de un contrato de trabajador autónomo económicamente dependiente a través de una comunicación fehaciente. En el caso de que el cliente se niegue a la formalización del contrato o cuando transcurrido un mes desde la comunicación no se haya formalizado dicho contrato, el trabajador autónomo podrá solicitar el reconocimiento de la condición de trabajador autónomo económicamente dependiente ante los órganos jurisdiccionales del orden social. Todo ello sin perjuicio de lo establecido en el apartado 3 del artículo 12 de la presente Ley.

En el caso de que el órgano jurisdiccional del orden social reconozca la condición de trabajador autónomo económicamente dependiente al entenderse cumplidas las condiciones recogidas en el artículo 11 apartados 1 y 2, el trabajador solo podrá ser considerado como tal

desde el momento en que se hubiere recibido por el cliente la comunicación mencionada en el párrafo anterior. El reconocimiento judicial de la condición de trabajador autónomo económicamente dependiente no tendrá ningún efecto sobre la relación contractual entre las partes anterior al momento de dicha comunicación.

Artículo 12. *Contrato.*

1. El contrato para la realización de la actividad profesional del trabajador autónomo económicamente dependiente celebrado entre éste y su cliente se formalizará siempre por escrito y deberá ser registrado en la oficina pública correspondiente. Dicho registro no tendrá carácter publico.
2. El trabajador autónomo deberá hacer constar expresamente en el contrato su condición de dependiente económicamente respecto del cliente que le contrate, así como las variaciones que se produjeran al respecto. La condición de dependiente sólo se podrá ostentar respecto de un único cliente.
3. En el supuesto de un trabajador autónomo que contratase con varios clientes su actividad profesional o la prestación de sus servicios, cuando se produjera una circunstancia sobrevenida del trabajador autónomo, cuya consecuencia derivara en el cumplimiento de las condiciones establecidas en el artículo 11, se respetará íntegramente el contrato firmado entre ambas partes hasta la extinción del mismo, salvo que éstas acordasen modificarlo para actualizarlo a las nuevas condiciones que corresponden a un trabajador autónomo económicamente dependiente.
4. Cuando el contrato no se formalice por escrito o no se hubiera fijado una duración o un servicio determinado, se presumirá, salvo prueba en contrario, que el contrato ha sido pactado por tiempo indefinido.

Artículo 13. *Acuerdos de interés profesional.*

1. Los acuerdos de interés profesional previstos en el apartado 2 del artículo 3 de la presente Ley, concertados entre las asociaciones o sindicatos que representen a los trabajadores autónomos económicamente dependientes y las empresas para las que ejecuten su actividad podrán establecer las condiciones de modo, tiempo y lugar de ejecución de dicha actividad, así como otras condiciones generales de contratación. En todo caso, los acuerdos de interés profesional observarán los límites y condiciones establecidos en la legislación de defensa de la competencia.
2. Los acuerdos de interés profesional deberán concertarse por escrito.
3. Se entenderán nulas y sin efectos las cláusulas de los acuerdos de interés profesional contrarias a disposiciones legales de derecho necesario.
4. Los acuerdos de interés profesional se pactarán al amparo de las disposiciones del Código Civil. La eficacia personal de dichos acuerdos se limitará a las partes firmantes y, en su caso, a los afiliados a las asociaciones de autónomos o sindicatos firmantes que hayan prestado expresamente su consentimiento para ello.

Artículo 14. *Jornada de la actividad profesional.*

1. El trabajador autónomo económicamente dependiente tendrá derecho a una interrupción de su actividad anual de 18 días hábiles, sin perjuicio de que dicho régimen pueda ser mejorado mediante contrato entre las partes o mediante acuerdos de interés profesional.
2. Mediante contrato individual o acuerdo de interés profesional se determinará el régimen de descanso semanal y el correspondiente a los festivos, la cuantía máxima de la jornada de actividad y, en el caso de que la misma se compute por mes o año, su distribución semanal.
3. La realización de actividad por tiempo superior al pactado contractualmente será voluntaria en todo caso, no pudiendo exceder del incremento máximo establecido mediante acuerdo de interés profesional. En ausencia de acuerdo de interés profesional, el incremento no podrá exceder del 30 por ciento del tiempo ordinario de actividad individualmente acordado.

4. El horario de actividad procurará adaptarse a los efectos de poder conciliar la vida personal, familiar y profesional del trabajador autónomo económicamente dependiente.

5. La trabajadora autónoma económicamente dependiente que sea víctima de violencia de género o de violencias sexuales tendrá derecho a la adaptación del horario de actividad con el objeto de hacer efectiva su protección o su derecho a la asistencia social integral.

Artículo 15. *Extinción contractual.*

1. La relación contractual entre las partes se extinguirá por alguna de las siguientes circunstancias:

a) Mutuo acuerdo de las partes.

b) Causas válidamente consignadas en el contrato, salvo que las mismas constituyan abuso de derecho manifiesto.

c) Muerte y jubilación o invalidez incompatibles con la actividad profesional, conforme a la correspondiente legislación de Seguridad Social.

d) Desistimiento del trabajador autónomo económicamente dependiente, debiendo en tal caso mediar el preaviso estipulado o conforme a los usos y costumbres.

e) Voluntad del trabajador autónomo económicamente dependiente, fundada en un incumplimiento contractual grave de la contraparte.

f) Voluntad del cliente por causa justificada, debiendo mediar el preaviso estipulado o conforme a los usos y costumbres.

g) Por decisión de la trabajadora autónoma económicamente dependiente que se vea obligada a extinguir la relación contractual como consecuencia de ser víctima de violencia de género o de violencias sexuales.

h) Cualquier otra causa legalmente establecida.

2. Cuando la resolución contractual se produzca por la voluntad de una de las partes fundada en un incumplimiento contractual de la otra, quien resuelva el contrato tendrá derecho a percibir la correspondiente indemnización por los daños y perjuicios ocasionados.

3. Cuando la resolución del contrato se produzca por voluntad del cliente sin causa justificada, el trabajador autónomo económicamente dependiente tendrá derecho a percibir la indemnización prevista en el apartado anterior.

Si la resolución se produce por desistimiento del trabajador autónomo económicamente dependiente, y sin perjuicio del preaviso previsto en el párrafo d) del apartado 1 del presente artículo, el cliente podrá ser indemnizado cuando dicho desistimiento le ocasione un perjuicio importante que paralice o perturbe el normal desarrollo de su actividad.

4. Cuando la parte que tenga derecho a la indemnización sea el trabajador autónomo económicamente dependiente, la cuantía de la indemnización será la fijada en el contrato individual o en el acuerdo de interés profesional que resulte de aplicación. En los casos en que no estén regulados, a los efectos de determinar su cuantía se tomarán en consideración, entre otros factores, el tiempo restante previsto de duración del contrato, la gravedad del incumplimiento del cliente, las inversiones y gastos anticipados por el trabajador autónomo económicamente dependiente vinculados a la ejecución de la actividad profesional contratada y el plazo de preaviso otorgado por el cliente sobre la fecha de extinción del contrato.

Artículo 16. *Interrupciones justificadas de la actividad profesional.*

1. Se considerarán causas debidamente justificadas de interrupción de la actividad por parte del trabajador económicamente dependiente las fundadas en:

a) Mutuo acuerdo de las partes.

b) La necesidad de atender responsabilidades familiares urgentes, sobrevenidas e imprevisibles.

c) El riesgo grave e inminente para la vida o salud del trabajador autónomo, según lo previsto en el apartado 7 del artículo 8 de la presente ley.

d) Incapacidad temporal, nacimiento, adopción, guarda con fines de adopción o acogimiento familiar.

e) Riesgo durante el embarazo y riesgo durante la lactancia natural de un menor de 9 meses.

f) La situación de violencia de género o de violencias sexuales, para que la trabajadora autónoma económicamente dependiente haga efectiva su protección o su derecho a la asistencia social integral.

g) Fuerza mayor.

2. Mediante contrato o acuerdo de interés profesional podrán fijarse otras causas de interrupción justificada de la actividad profesional.

3. Las causas de interrupción de la actividad previstas en los apartados anteriores no podrán fundamentar la extinción contractual por voluntad del cliente prevista en la letra f) del apartado 1 del artículo anterior, todo ello sin perjuicio de otros efectos que para dichos supuestos puedan acordar las partes. Si el cliente diera por extinguido el contrato, tal circunstancia se consideraría como una falta de justificación a los efectos de lo dispuesto en el apartado 3 del artículo anterior.

No obstante, cuando en los supuestos contemplados en las letras d), e) y g) del apartado 1 la interrupción ocasione un perjuicio importante al cliente que paralice o perturbe el normal desarrollo de su actividad, podrá considerarse justificada la extinción del contrato, a efectos de lo dispuesto en la letra f) del apartado 1 del artículo anterior.

Los supuestos de nacimiento, adopción, guarda con fines de adopción, acogimiento familiar, y riesgo durante el embarazo y la lactancia natural de un menor de 9 meses, contemplados en las letras d) y e) del apartado 1 del presente artículo, se exceptuarán de lo dispuesto en el párrafo anterior, cuando el trabajador autónomo económicamente dependiente mantenga la actividad conforme a lo dispuesto en la letra a) del apartado 2 del artículo 11.

Artículo 17. *Competencia jurisdiccional.*

1. Los órganos jurisdiccionales del orden social serán los competentes para conocer las pretensiones derivadas del contrato celebrado entre un trabajador autónomo económicamente dependiente y su cliente, así como para las solicitudes de reconocimiento de la condición de trabajador autónomo económicamente dependiente.

2. Los órganos jurisdiccionales del orden social serán también los competentes para conocer de todas las cuestiones derivadas de la aplicación e interpretación de los acuerdos de interés profesional, sin perjuicio de lo dispuesto en la legislación de defensa de la competencia.

Artículo 18. *Procedimientos no jurisdiccionales de solución de conflictos.*

1. Será requisito previo para la tramitación de acciones judiciales en relación con el régimen profesional de los trabajadores autónomos económicamente dependientes el intento de conciliación o mediación ante el órgano administrativo que asuma estas funciones. No obstante, a tales efectos, los acuerdos de interés profesional a los que se refiere el artículo 13 de la presente Ley podrán instituir órganos específicos de solución de conflictos.

2. Los procedimientos no jurisdiccionales de solución de conflictos estarán basados en los principios de gratuidad, celeridad, agilidad y efectividad.

3. Lo acordado en avenencia tendrá fuerza ejecutiva entre las partes intervinientes, sin necesidad de ratificación ante el órgano judicial, pudiendo llevarse a efecto por el trámite de ejecución de sentencias.

4. Las partes podrán igualmente someter sus discrepancias a arbitraje voluntario. Se entenderán equiparados a las sentencias firmes los laudos arbitrales igualmente firmes dictados al efecto. El procedimiento arbitral se someterá a lo pactado entre las partes o al régimen que en su caso se pueda establecer mediante acuerdo de interés profesional, entendiéndose aplicable, en su defecto, la regulación contenida en la Ley 60/2003, de 23 de diciembre, de Arbitraje, la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de Transportes Terrestres o en cualquier otra normativa específica o sectorial.

TÍTULO III

Derechos colectivos del trabajador autónomo

Artículo 19. *Derechos colectivos básicos.*

1. Los trabajadores autónomos son titulares de los derechos a:

a) Afiliarse al sindicato o asociación empresarial de su elección, en los términos establecidos en la legislación correspondiente.
b) Afiliarse y fundar asociaciones profesionales específicas de trabajadores autónomos sin autorización previa.
c) Ejercer la actividad colectiva de defensa de sus intereses profesionales.

2. Las asociaciones de trabajadores autónomos son titulares de los derechos de carácter colectivo a:

a) Constituir federaciones, confederaciones o uniones, previo el cumplimiento de los requisitos exigidos para la constitución de asociaciones, con acuerdo expreso de sus órganos competentes. Asimismo, podrán establecer los vínculos que consideren oportunos con organizaciones sindicales y asociaciones empresariales.
b) Concertar acuerdos de interés profesional para los trabajadores autónomos económicamente dependientes afiliados en los términos previstos en el artículo 13 de la presente Ley.
c) Ejercer la defensa y tutela colectiva de los intereses profesionales de los trabajadores autónomos.
d) Participar en los sistemas no jurisdiccionales de solución de las controversias colectivas de los trabajadores autónomos cuando esté previsto en los acuerdos de interés profesional.

3. Las asociaciones representativas de trabajadores autónomos también serán titulares de las facultades establecidas en el artículo 21.3 de la presente Ley.
4. Sin perjuicio de las facultades que corresponden a los sindicatos en el ejercicio del derecho a la libertad sindical, éstos gozarán, además, de todos los derechos del apartado 2 de este artículo respecto de sus trabajadores autónomos afiliados.

Artículo 20. *Derecho de asociación profesional de los trabajadores autónomos.*

1. Las asociaciones profesionales de trabajadores autónomos se constituirán y regirán por lo previsto en la Ley Orgánica 1/2002, de 22 de marzo, reguladora del Derecho de Asociación y sus normas de desarrollo, con las especialidades previstas en la presente Ley.
2. Estas asociaciones, en cuya denominación y estatutos se hará referencia a su especialidad subjetiva y de objetivos, tendrán por finalidad la defensa de los intereses profesionales de los trabajadores autónomos y funciones complementarias, pudiendo desarrollar cuantas actividades lícitas vayan encaminadas a tal finalidad. En ningún caso podrán tener ánimo de lucro. Las mismas gozarán de autonomía frente a las Administraciones Públicas, así como frente a cualesquiera otros sujetos públicos o privados.
3. Con independencia de lo previsto en el artículo 10 de la Ley Orgánica 1/2002, de 22 de marzo, reguladora del Derecho de Asociación, las asociaciones profesionales de trabajadores autónomos deberán inscribirse y depositar sus estatutos en el registro especial de la oficina pública establecida al efecto en el Ministerio de Empleo y Seguridad Social, o de la correspondiente Comunidad Autónoma, en el que la asociación desarrolle principalmente su actividad. Tal registro será específico y diferenciado del de cualesquiera otras organizaciones sindicales, empresariales o de otra naturaleza que puedan ser objeto de registro por esa oficina pública.
4. Las asociaciones, confederaciones, uniones y federaciones de trabajadores autónomos de carácter intersectorial que hayan acreditado ser representativas y con mayor implantación, tanto en el ámbito estatal como en el autonómico, en los términos establecidos en el artículo 21 de la presente Ley, serán declaradas de utilidad pública conforme a lo previsto en los artículos 32 a 36 de la Ley Orgánica 1/2002, de 22 de marzo, reguladora del derecho de asociación.

5. Estas asociaciones profesionales sólo podrán ser suspendidas o disueltas mediante resolución firme de la autoridad judicial fundada en incumplimiento grave de las leyes.

Artículo 21. *Determinación de la representatividad de las asociaciones de trabajadores autónomos.*

1. Sin perjuicio de la representación que ostentan de sus afiliados y a los efectos de lo previsto en este artículo y el siguiente, tendrán la consideración de asociaciones profesionales representativas de los trabajadores autónomos a nivel estatal, aquéllas que, inscritas en el Registro Estatal de Asociaciones Profesionales de Trabajadores Autónomos, demuestren una suficiente implantación en el ámbito nacional.

2. La suficiente implantación a nivel estatal se reconocerá teniendo en cuenta el número de trabajadores autónomos afiliados, así como la dimensión de su estructura, reflejada en los recursos humanos contratados por la asociación y su implantación en el territorio.

Será necesario acreditar un nivel de afiliación de los cotizantes al Régimen Especial de Seguridad Social de los Trabajadores por Cuenta Propia o Autónomos en los términos que reglamentariamente se determinen, y disponer de sedes y recursos humanos en, al menos, tres comunidades autónomas, todo ello en el año natural anterior al de la solicitud de la acreditación.

La documentación acreditativa del cumplimiento de los requisitos exigidos se deberá presentar en el Registro Estatal de Asociaciones Profesionales de Trabajadores Autónomos en los términos que reglamentariamente se determinen.

3. Las asociaciones representativas de los trabajadores autónomos intersectoriales a nivel estatal y, además, las organizaciones empresariales y sindicales más representativas, gozarán de una posición jurídica singular, que les otorga capacidad jurídica para actuar en representación de los trabajadores autónomos a todos los niveles territoriales con las siguientes funciones:

a) Ostentar representación institucional ante las Administraciones Públicas u otras entidades u organismos de carácter estatal o de comunidad autónoma que la tengan prevista.

b) Ser consultadas cuando las Administraciones Públicas diseñen las políticas públicas que incidan sobre el trabajo autónomo.

c) Colaborar en el diseño de programas públicos dirigidos a los trabajadores autónomos en los términos previstos legalmente.

d) Cualquier otra función que se establezca legal o reglamentariamente.

4. La suficiente implantación a nivel autonómico se reconocerá teniendo en cuenta los mismos criterios que para el reconocimiento de la representatividad a nivel estatal, en los términos establecidos en el apartado 2.

Las Asociaciones profesionales de Trabajadores Autónomos que tengan la consideración de representativas a nivel autonómico gozarán de capacidad para ejercer, en el ámbito específico de la comunidad autónoma, las funciones previstas en el apartado 3.

Artículo 22. *Consejo del Trabajo Autónomo.*

1. El Consejo del Trabajo Autónomo se constituye, al amparo de lo dispuesto en el artículo 42 de la Ley Orgánica 1/2002, de 22 de marzo, reguladora del Derecho de Asociación, como órgano consultivo del Gobierno en materia socioeconómica y profesional del trabajo autónomo.

2. Son funciones del Consejo:

a) Emitir su parecer con carácter facultativo sobre:

1.º Los anteproyectos de leyes o proyectos de Reales Decretos que incidan sobre el trabajo autónomo. En el supuesto de que se produjeran modificaciones que pudieran afectar al Estatuto de Trabajo Autónomo, el informe tendrá carácter preceptivo.

2.º El diseño de las políticas públicas de carácter estatal en materia de trabajo autónomo.

3.º Cualesquiera otros asuntos que se sometan a consulta del mismo por el Gobierno de la Nación o sus miembros.

b) Elaborar, a solicitud del Gobierno de la Nación o de sus miembros, o por propia iniciativa, estudios o informes relacionados con el ámbito de sus competencias.

c) Elaborar su reglamento de funcionamiento interno.

d) Cualesquiera otras competencias que le sean atribuidas legal o reglamentariamente.

3. El Consejo del Trabajo Autónomo estará compuesto por representantes de las asociaciones profesionales de trabajadores autónomos representativas cuyo ámbito de actuación sea intersectorial y estatal, por las organizaciones sindicales y empresariales más representativas y por representantes de la Administración General del Estado, de las Comunidades Autónomas y de la asociación de Entidades Locales más representativa en el ámbito estatal.

También estarán representados los Consejos del Trabajo Autónomo de ámbito autonómico.

4. La Presidencia del Consejo corresponderá al Ministerio de Empleo y Seguridad Social, en la forma reglamentariamente prevista.

5. Los créditos necesarios para su funcionamiento se consignarán en los presupuestos del Ministerio de Empleo y Seguridad Social.

6. Reglamentariamente se desarrollará la composición y régimen de funcionamiento del Consejo.

7. Las Comunidades Autónomas podrán constituir, en su ámbito territorial, Consejos Consultivos en materia socioeconómica y profesional del trabajo autónomo. Así mismo podrán regular la composición y el funcionamiento de los mismos.

A los efectos de estar representados en el Consejo del Trabajo Autónomo Estatal, cada Consejo del Trabajo Autónomo de ámbito autonómico deberá solicitar su participación en el mismo y designará un representante, que en cualquier caso corresponderá a la asociación de autónomos con mayor representación en ese ámbito.

TÍTULO IV

Protección social del trabajador autónomo

Artículo 23. *El derecho a la Seguridad Social.*

1. De conformidad con el artículo 41 de la Constitución, las personas que ejerzan una actividad profesional o económica por cuenta propia o autónoma tendrán derecho al mantenimiento de un régimen público de Seguridad Social, que les garantice la asistencia y las prestaciones sociales suficientes ante situaciones de necesidad. Las prestaciones complementarias serán libres.

2. La protección de los trabajadores por cuenta propia o autónomos se instrumentará a través de un único régimen, que se denominará Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores por Cuenta Propia o Autónomos, sin perjuicio de que algunos colectivos específicos de trabajadores autónomos, en razón de su pertenencia a un determinado sector económico, estén encuadrados en otros regímenes de la Seguridad Social.

Artículo 24. *Afiliación a la Seguridad Social.*

La afiliación al sistema de la Seguridad Social es obligatoria para los trabajadores autónomos o por cuenta propia, y única para su vida profesional, sin perjuicio de las altas y bajas en los distintos regímenes que integran el sistema de Seguridad Social, así como de las demás variaciones que puedan producirse con posterioridad a la afiliación.

Artículo 25. *Cotización a la Seguridad Social.*

1. La cotización es obligatoria en el Régimen Especial de Seguridad Social de los Trabajadores por Cuenta Propia o Autónomos en los términos previstos en el artículo 18 del texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social, aprobado por el Real Decreto Legislativo 8/2015, de 30 de octubre, y demás disposiciones de desarrollo.

2. La ley podrá establecer beneficios en la cotización para determinados colectivos de trabajadores autónomos en atención a sus características personales o a las características profesionales de la actividad ejercida.

Artículo 26. *Acción protectora.*

1. La acción protectora del Régimen Especial de Seguridad Social de los Trabajadores por Cuenta Propia o Autónomos, en los términos y conforme a las condiciones legalmente previstas, comprenderá, en todo caso:

a) La asistencia sanitaria en los casos de maternidad, enfermedad común o profesional y accidentes, sean o no de trabajo.

b) Las prestaciones económicas en las situaciones de incapacidad temporal, riesgo durante el embarazo, nacimiento y cuidado de menor, ejercicio corresponsable del cuidado del lactante, riesgo durante la lactancia, cuidado de menores afectados por cáncer u otra enfermedad grave, incapacidad permanente, jubilación, muerte y supervivencia y familiares por hijo o hija a cargo.

c) Cobertura de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales.

A los efectos de esta cobertura, se entenderá por accidente de trabajo del trabajador autónomo económicamente dependiente toda lesión corporal que sufra con ocasión o por consecuencia de la actividad profesional, considerándose también accidente de trabajo el que sufra el trabajador al ir o volver del lugar de la prestación de la actividad, o por causa o consecuencia de la misma. Salvo prueba en contrario, se presumirá que el accidente no tiene relación con el trabajo cuando haya ocurrido fuera del desarrollo de la actividad profesional de que se trate.

Para el resto de trabajadores autónomos y a efectos de la misma cobertura, se entenderá por accidente de trabajo del trabajador autónomo el ocurrido como consecuencia directa e inmediata del trabajo que realiza por su propia cuenta y que determina su inclusión en el campo de aplicación de este régimen especial. Se entenderá, a idénticos efectos, por enfermedad profesional la contraída a consecuencia del trabajo ejecutado por cuenta propia, que esté provocada por la acción de los elementos y sustancias y en las actividades que se especifican en la lista de enfermedades profesionales con las relaciones de las principales actividades capaces de producirlas, anexa al Real Decreto 1299/2006, de 10 de noviembre, por el que se aprueba el cuadro de enfermedades profesionales en el sistema de la Seguridad Social y se establecen criterios para su notificación y registro.

También se entenderá como accidente de trabajo el sufrido al ir o al volver del lugar de la prestación de la actividad económica o profesional. A estos efectos se entenderá como lugar de la prestación el establecimiento en donde el trabajador autónomo ejerza habitualmente su actividad siempre que no coincida con su domicilio y se corresponda con el local, nave u oficina declarado como afecto a la actividad económica a efectos fiscales.

2. Las prestaciones de servicios sociales serán las establecidas legalmente y en todo caso comprenderá las prestaciones en materia de reeducación, de rehabilitación de personas con discapacidad, de asistencia a la tercera edad y de recuperación profesional.

3. **(Suprimido).**

4. Los poderes públicos promoverán políticas que incentiven la continuidad en el ejercicio de la profesión, trabajo o actividad económica de los trabajadores por cuenta propia, una vez cumplida la edad ordinaria de jubilación. No obstante, en atención a la naturaleza tóxica, peligrosa o penosa de la actividad ejercida, y en los términos que reglamentariamente se establezcan, los trabajadores autónomos afectados que reúnan las condiciones establecidas para causar derecho a la pensión de jubilación, con excepción de la relativa a la edad, podrán acceder a la jubilación anticipada, en los mismos supuestos y colectivos para los que esté establecido dicho derecho respecto de los trabajadores por cuenta ajena.

En este sentido, se entenderán comprendidos los trabajadores autónomos con discapacidad en las mismas condiciones que los trabajadores por cuenta ajena.

5. La acción protectora del régimen público de Seguridad Social de los trabajadores autónomos tenderá a converger en aportaciones, derechos y prestaciones con la existente para los trabajadores por cuenta ajena en el Régimen General de la Seguridad Social.

TÍTULO V

Fomento y promoción del trabajo autónomo

CAPÍTULO I

Disposiciones Generales al fomento y promoción del trabajo autónomo

Artículo 27. *Política de fomento del trabajo autónomo.*

1. Los poderes públicos, en el ámbito de sus respectivas competencias, adoptarán políticas de fomento del trabajo autónomo dirigidas al establecimiento y desarrollo de iniciativas económicas y profesionales por cuenta propia.

2. Estas políticas se materializarán, en particular, en medidas dirigidas a:

a) Remover los obstáculos que impidan el inicio y desarrollo de una actividad económica o profesional por cuenta propia.

b) Facilitar y apoyar las diversas iniciativas de trabajo autónomo.

c) Establecer exenciones, reducciones o bonificaciones en las cotizaciones a la Seguridad Social.

d) Promover el espíritu y la cultura emprendedora.

e) Fomentar la formación y readaptación profesionales.

f) Proporcionar la información y asesoramiento técnico necesario.

g) Facilitar el acceso a los procesos de innovación tecnológica y organizativa, de forma que se mejore la productividad del trabajo o servicio realizado.

h) Crear un entorno que fomente el desarrollo de las iniciativas económicas y profesionales en el marco del trabajo autónomo.

i) Apoyar a los emprendedores en el ámbito de actividades innovadoras vinculadas con los nuevos yacimientos de empleo, de nuevas tecnologías o de actividades de interés público, económico o social.

3. La elaboración de esta política de fomento del trabajo autónomo tenderá al logro de la efectividad de la igualdad de oportunidades entre mujeres y hombres y prestará especial atención a los colectivos de personas desfavorecidas o no suficientemente representadas, entre los cuales las personas con discapacidad ocupan un lugar preferente.

Artículo 28. *Formación profesional y asesoramiento técnico.*

1. El fomento del trabajo autónomo se dirigirá especialmente a integrar dentro del sistema educativo y, en particular, del sistema de formación profesional la promoción del trabajo autónomo, a propiciar la formación y readaptación profesionales de los trabajadores autónomos, facilitando su acceso a los programas de formación profesional, que se orientarán a la mejora de su capacitación profesional y al desarrollo de su capacidad gerencial.

2. El fomento del trabajo autónomo también atenderá las necesidades de información y asesoramiento técnico para su creación, consolidación y renovación, promoviendo, a estos efectos, las fórmulas de comunicación y cooperación entre autónomos.

Artículo 29. *Apoyo financiero a las iniciativas económicas.*

1. Los poderes públicos, en el ámbito de sus respectivas competencias y en el marco de los compromisos asumidos en la Unión Europea, adoptarán programas de ayuda financiera a las iniciativas económicas de las personas emprendedoras.

2. La elaboración de estos programas atenderá a la necesidad de tutela de los colectivos con especiales dificultades de acceso al mercado de trabajo, a la garantía de la viabilidad futura de los proyectos beneficiarios, así como a la exigencia de evaluación de los efectos de las ayudas económicas sobre los objetivos propuestos.

3. Los poderes públicos favorecerán mediante una política fiscal adecuada la promoción del trabajo autónomo.

CAPÍTULO II

Incentivos y medidas de fomento y promoción del Trabajo Autónomo

Artículo 30. *Bonificación a los trabajadores por cuenta propia por conciliación de la vida profesional y familiar vinculada a la contratación.*

1. Los trabajadores incluidos en el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores por Cuenta Propia o Autónomos tendrán derecho, por un plazo de hasta doce meses, a una bonificación del 100 por cien de la cuota por contingencias comunes que resulte de aplicar a la base media que tuviera el trabajador en los doce meses anteriores a la fecha en la que se acoja a esta medida, el tipo de cotización para contingencias comunes vigente en cada momento, excluido el correspondiente a la incapacidad temporal derivada de contingencias comunes, en el citado Régimen Especial, en los siguientes supuestos:

a) Por cuidado de menores de doce años que tengan a su cargo.

b) Por tener a su cargo un familiar, por consanguinidad o afinidad hasta el segundo grado inclusive, en situación de dependencia, debidamente acreditada.

c) Por tener a su cargo un familiar, por consanguinidad o afinidad hasta el segundo grado inclusive, con parálisis cerebral, enfermedad mental o discapacidad intelectual con un grado de discapacidad reconocido igual o superior al 33 por ciento o una discapacidad física o sensorial con un grado de discapacidad reconocido igual o superior al 65 por ciento, cuando dicha discapacidad esté debidamente acreditada, siempre que dicho familiar no desempeñe una actividad retribuida.

En el caso de que el trabajador lleve menos de doce meses de alta continuada en el Régimen Especial de la Seguridad Social de Trabajadores por Cuenta Propia o Autónomos, la base media de cotización se calculará desde la última fecha de alta, siendo el resultado de multiplicar por 30 la cuantía resultante de dividir la suma de las bases de cotización del último periodo de alta continuada entre el número de días de alta correspondientes a dicho periodo.

A efectos del cálculo de esta bonificación, la base media a la que se refiere este apartado se calculara con las bases de cotización, provisionales o definitivas, existentes en el momento de la aplicación inicial de la bonificación, sin que la cuantía de la bonificación sea objeto de modificación como consecuencia de la regularización de las bases de cotización provisionales a la que se refiere el artículo 308.1.c) del texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social.

2. La aplicación de la bonificación recogida en el apartado anterior estará condicionada a la permanencia en alta en el Régimen Especial de la Seguridad Social de Trabajadores por Cuenta Propia o Autónomos y a la contratación de un trabajador, a tiempo completo o parcial, que deberá mantenerse durante todo el periodo de su disfrute. En todo caso, la duración del contrato deberá ser, al menos, de 3 meses desde la fecha de inicio del disfrute de la bonificación.

Dicho trabajador contratado será ocupado en la actividad profesional que da lugar al alta en el Sistema de Seguridad Social del trabajador autónomo.

Cuando se extinga la relación laboral, incluso durante el periodo inicial de 3 meses, el trabajador autónomo podrá beneficiarse de la bonificación si contrata a otro trabajador por cuenta ajena en el plazo máximo de 30 días.

El contrato a tiempo parcial no podrá celebrarse por una jornada laboral inferior al 50 por ciento de la jornada de un trabajador a tiempo completo comparable. Si la contratación es a tiempo parcial, la bonificación prevista en el apartado 1 de este artículo será del 50 por ciento.

3. En caso de incumplimiento de lo previsto en el apartado anterior, el trabajador autónomo estará obligado a reintegrar el importe de la bonificación disfrutada.

No procederá el reintegro de la bonificación cuando la extinción esté motivada por causas objetivas o por despido disciplinario cuando una u otro sea declarado o reconocido como procedente, ni en los supuestos de extinción causada por dimisión, muerte, jubilación o incapacidad permanente total, absoluta o gran invalidez del trabajador o por resolución durante el periodo de prueba.

Cuando proceda el reintegro, este quedará limitado exclusivamente a la parte de la bonificación disfrutada que estuviera vinculada al contrato cuya extinción se hubiera producido en supuestos distintos a los previstos en el párrafo anterior.

En caso de no mantenerse en el empleo al trabajador contratado durante, al menos, 3 meses desde la fecha de inicio del disfrute de la bonificación, el trabajador autónomo estará obligado a reintegrar el importe de la bonificación disfrutada, salvo que, conforme a lo dispuesto en el apartado anterior, se proceda a contratar a otra persona en el plazo de 30 días.

En caso de que el menor que dio lugar a la bonificación prevista en este artículo alcanzase la edad de doce años con anterioridad a la finalización del disfrute de la bonificación, esta se podrá mantener hasta alcanzar el periodo máximo de 12 meses previsto, siempre que se cumplan el resto de condiciones.

En todo caso, el trabajador autónomo que se beneficie de la bonificación prevista en este artículo deberá mantenerse en alta en la Seguridad Social durante los seis meses siguientes al vencimiento del plazo de disfrute de la misma. En caso contrario el trabajador autónomo estará obligado a reintegrar el importe de la bonificación disfrutada.

4. Solo tendrán derecho a la bonificación los trabajadores autónomos que carezcan de trabajadores asalariados en la fecha de inicio de la aplicación de la bonificación y durante los doce meses anteriores a la misma. No se tomará en consideración a los efectos anteriores al trabajador contratado mediante contrato de interinidad para la sustitución del trabajador autónomo durante los periodos de descanso por maternidad, paternidad, adopción o acogimiento tanto preadoptivo como permanente o simple, riesgo durante el embarazo o riesgo durante la lactancia natural.

5. Los beneficiarios de la bonificación tendrán derecho a su disfrute una vez por cada uno de los sujetos causantes a su cargo señalados en el apartado 1, siempre que se cumplan el resto de requisitos previstos en el presente artículo.

6. La medida prevista en este artículo será compatible con el resto de incentivos a la contratación por cuenta ajena, conforme a la normativa vigente.

7. En lo no previsto expresamente, las contrataciones realizadas al amparo de lo establecido en este artículo se regirán por lo dispuesto en el artículo 15.1.c) del Estatuto de los Trabajadores y sus normas de desarrollo.

8. Lo dispuesto en los apartados anteriores será también de aplicación, cuando cumplan los requisitos en ellos establecidos, a los trabajadores por cuenta propia que queden incluidos en el grupo primero de cotización del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar.

Artículo 31. *Beneficios en la cotización a la Seguridad Social aplicables a los trabajadores por cuenta propia.*

(Derogado).

Artículo 31 bis. *Beneficios en la cotización a la Seguridad Social aplicables a los trabajadores por cuenta propia agrarios.*

(Derogado).

Artículo 32. *Beneficios en la cotización a la Seguridad Social para las personas con discapacidad, inicial o sobrevenida, víctimas de violencia de género y víctimas del terrorismo que se establezcan como trabajadores por cuenta propia.*

(Derogado).

Artículo 32 bis. *Beneficios en la cotización a la Seguridad Social para las personas con discapacidad, inicial o sobrevenida, víctimas de violencia de género y víctimas del terrorismo que se establezcan como trabajadores por cuenta propia incluidos en el Sistema Especial para Trabajadores por Cuenta Propia Agrarios.*

(Derogado).

Artículo 33. *Compatibilización de la prestación por desempleo con el inicio de una actividad por cuenta propia.*

1. En aplicación de lo dispuesto en el apartado 6 del artículo 228 del texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social, aprobado por el Real Decreto Legislativo 1/1994, de 20 de junio, y como excepción a lo establecido en el artículo 221 de dicha ley, los titulares del derecho a la prestación por desempleo de nivel contributivo, por haber cesado con carácter total y definitivo su actividad laboral, que causen alta como trabajadores por cuenta propia en alguno de los regímenes de Seguridad Social, podrán compatibilizar la percepción mensual de la prestación que les corresponda con el trabajo autónomo, por un máximo de 270 días o por el tiempo inferior pendiente de percibir, siempre que se solicite a la entidad gestora en el plazo de 15 días a contar desde la fecha de inicio de la actividad por cuenta propia, sin perjuicio de que el derecho a la compatibilidad de la prestación surta efecto desde la fecha de inicio de tal actividad. Transcurrido dicho plazo de 15 días el trabajador no podrá acogerse a esta compatibilidad.

La realización de un trabajo por cuenta ajena a tiempo completo o parcial supondrá el fin de la compatibilización prevista en el presente artículo.

Durante la compatibilización de la prestación por desempleo con la actividad por cuenta propia no se exigirá al beneficiario de la prestación que cumpla con las obligaciones como demandante de empleo y las derivadas del compromiso de actividad previstas en el artículo 231 de la Ley General de la Seguridad Social.

2. Se excluirán de la medida prevista en el presente artículo aquellas personas cuyo último empleo haya sido por cuenta propia, y quienes hayan hecho uso de este derecho u obtenido el pago único de la prestación por desempleo en los 24 meses inmediatamente anteriores.

Tampoco se incluirán quienes se constituyan como trabajadores autónomos y suscriban un contrato para la realización de su actividad profesional con el empleador para el que hubiese prestado sus servicios por cuenta ajena con carácter inmediatamente anterior al inicio de la situación legal de desempleo o una empresa del mismo grupo empresarial de aquella.

3. Para los beneficiarios de la medida prevista en el presente artículo, el periodo de 60 meses de referencia para la suspensión o extinción del derecho a la percepción de la prestación por desempleo previsto en los artículos 212.1.d) y 213.1.d) del texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social comenzará a computarse desde la fecha en la que el beneficiario causó alta como trabajador por cuenta propia en el correspondiente régimen especial de la Seguridad Social.

4. Si tras el cese en el trabajo por cuenta propia el trabajador tuviera derecho a la protección por cese de actividad, podrá optar entre percibir esta o reabrir el derecho a la protección por desempleo suspendida. Cuando el trabajador opte por la prestación anterior, las cotizaciones que generaron aquella prestación por la que no hubiera optado no podrán computarse para el reconocimiento de un derecho posterior.

5. Lo dispuesto en los apartados anteriores será también de aplicación a aquellos perceptores de la prestación por desempleo que se incorporen como socios de sociedades laborales de nueva creación o socios trabajadores de cooperativas de trabajo asociado de nueva creación que estén encuadrados en el régimen especial de la Seguridad Social que corresponda por razón de su actividad por cuenta propia, cuando cumplan los requisitos de los apartados anteriores de este artículo.

Artículo 34. *Capitalización de la prestación por desempleo.*

1. En aplicación de lo dispuesto en el apartado 3 del artículo 228 del texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social, aprobado por el Real Decreto Legislativo 1/1994, de 20 de junio, se mantendrá lo previsto en el Real Decreto 1044/1985, de 19 de junio, por el que se establece el abono de la prestación por desempleo en su modalidad de pago único, incluidas las modificaciones incorporadas por normas posteriores, en lo que no se oponga a las reglas siguientes:

1.ª La entidad gestora podrá abonar a los beneficiarios de prestaciones por desempleo de nivel contributivo hasta el 100 por cien del valor actual del importe de dicha prestación, en los siguientes supuestos:

a) Cuando pretendan constituirse como trabajadores autónomos. En este supuesto, el abono de la prestación se realizará de una sola vez por el importe que corresponda a la inversión necesaria para el desarrollo de la actividad por cuenta propia, incluido el importe de las cargas tributarias para el inicio de la actividad.

No se incluirán en este supuesto quienes se constituyan como trabajadores autónomos económicamente dependientes suscribiendo un contrato con una empresa con la que hubieran mantenido un vínculo contractual previo inmediatamente anterior a la situación legal de desempleo, o perteneciente al mismo grupo empresarial de aquella.

b) Cuando capitalicen la prestación para destinar hasta el 100 por cien de su importe a realizar una aportación al capital social de una entidad mercantil de nueva constitución o constituida en un plazo máximo de doce meses anteriores a la aportación, siempre que vayan a poseer el control efectivo de la misma, conforme a lo previsto por la disposición adicional vigésima séptima del texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social y a ejercer en ella una actividad profesional, encuadrados en el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores por Cuenta Propia o Autónomos o en el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar.

No se incluirán en este supuesto aquellas personas que hayan mantenido un vínculo laboral previo inmediatamente anterior a la situación legal de desempleo con dichas sociedades u otras pertenecientes al mismo grupo empresarial.

En ambos casos, quienes capitalicen la prestación por desempleo, podrán destinar la misma a los gastos de constitución y puesta en funcionamiento de una entidad, así como al pago de las tasas y tributos. Podrán, además, destinar hasta el 15 por ciento de la cuantía de la prestación capitalizada al pago de servicios específicos de asesoramiento, formación e información relacionados con la actividad a emprender.

Se abonará como pago único la cuantía de la prestación, calculada en días completos, de la que deducirá el importe relativo al interés legal del dinero.

No obstante, si no se obtiene la prestación por su importe total, el importe restante se podrá obtener conforme a lo establecido en la regla 2.ª siguiente.

2.ª La entidad gestora podrá abonar mensualmente el importe de la prestación por desempleo de nivel contributivo para subvencionar la cotización del trabajador a la Seguridad Social y en los siguientes términos:

a) La cuantía de la subvención, calculada en días completos de prestación, será fija y corresponderá al importe de la aportación íntegra del trabajador a la Seguridad Social en el momento del inicio de la actividad sin considerar futuras modificaciones, salvo cuando el importe de la subvención quede por debajo de la aportación del trabajador que corresponda a la base mínima de cotización vigente para cada régimen de Seguridad Social; en tal caso, se abonará esta última.

b) El abono se realizará mensualmente por la entidad gestora al trabajador, previa comprobación de que se mantiene en alta en la Seguridad Social en el mes correspondiente.

3.ª La solicitud del abono de la prestación por desempleo de nivel contributivo, según lo establecido en las reglas 1.ª y 2.ª, en todo caso deberá ser de fecha anterior a la de inicio de la actividad como trabajador autónomo o como socio de la entidad mercantil, considerando que tal inicio coincide con la fecha que como tal figura en la solicitud de alta del trabajador en la Seguridad Social.

Si el trabajador, o los representantes legales de los trabajadores en caso de despido colectivo, hubieran impugnado el cese de la relación laboral origen de la prestación por desempleo, la solicitud deberá ser posterior a la resolución del procedimiento correspondiente.

Los efectos económicos del abono del derecho solicitado se producirán a partir del día siguiente al de su reconocimiento, salvo cuando la fecha de inicio de la actividad sea anterior, en cuyo caso, se estará a la fecha de inicio de esa actividad.

4.ª No tendrán derecho a percibir la prestación por desempleo en su modalidad de pago único conforme a las reglas 1.ª y 2.ª quienes en los 24 meses anteriores a su solicitud hayan compatibilizado el trabajo por cuenta propia con la prestación por desempleo de nivel contributivo.

5.ª Si tras el cese involuntario en el trabajo por cuenta propia sin haber extinguido la prestación por desempleo de nivel contributivo, el trabajador tuviera derecho a la protección por cese de actividad, podrá optar entre percibir esta o reabrir el derecho a aquella. La opción por una u otra protección implicará la extinción de la prestación por la que no se opta.

2. El Gobierno podrá modificar, mediante real decreto, lo establecido en el apartado 1 anterior.

Artículo 35. *Bonificaciones por altas de familiares colaboradores de trabajadores autónomos.*

El cónyuge, la pareja de hecho y los familiares de trabajadores autónomos por consanguinidad o afinidad hasta el segundo grado inclusive y, en su caso, por adopción, que se incorporen al Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores por Cuenta Propia o Autónomos o, como trabajadores por cuenta propia, en el Régimen Especial de los Trabajadores del Mar, siempre y cuando no hubieran estado dados de alta en los mismos en los cinco años inmediatamente anteriores y colaboren con aquellos mediante la realización de trabajos en la actividad de que se trate, tendrán derecho a una bonificación, durante los veinticuatro meses siguientes a la fecha de efectos del alta, equivalente al 50 por ciento durante los primeros dieciocho meses y al 25 por ciento durante los seis meses siguientes, de la cuota por contingencias comunes correspondiente a la base mínima de cotización del tramo 1 de la tabla general de bases, conforme a lo previsto en la regla 1.ª del artículo 308.1.a) del texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social.

A efectos de lo establecido en el párrafo anterior, se considerará pareja de hecho la constituida, con análoga relación de afectividad a la conyugal, por quienes, no hallándose impedidos para contraer matrimonio, no tengan vínculo matrimonial con otra persona y acrediten, mediante el correspondiente certificado de empadronamiento, una convivencia estable y notoria y con una duración ininterrumpida no inferior a cinco años. La existencia de pareja de hecho se acreditará mediante certificación de la inscripción en alguno de los registros específicos existentes en las comunidades autónomas o ayuntamientos del lugar de residencia o mediante documento público en el que conste la constitución de dicha pareja.

Artículo 36. *Trabajadores autónomos de Ceuta y Melilla.*

Los trabajadores incluidos en el Régimen Especial de los Trabajadores por Cuenta Propia o Autónomos dedicados a actividades encuadradas en los sectores de agricultura, pesca y acuicultura; industria, excepto energía y agua; comercio; turismo; hostelería y resto de servicios, excepto el transporte aéreo de ala fija, construcción de edificios; actividades financieras y de seguros, y actividades inmobiliarias, que residan y ejerzan su actividad en las Ciudades de Ceuta y Melilla, tendrán derecho a una bonificación del 50 por ciento de la cuota por contingencias comunes correspondiente a la base de cotización provisional o definitiva que resulte de aplicación de conformidad con lo previsto en el artículo 308.1 del texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social.

Artículo 37. *Bonificación de cuotas en favor de determinados familiares del titular de la explotación agraria.*

1. Las personas incorporadas a la actividad agraria que queden incluidas en el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores por Cuenta Propia o Autónomos a través del Sistema Especial para Trabajadores por Cuenta Propia Agrarios, que tengan cincuenta o menos años de edad en el momento de dicha incorporación y sean cónyuges o descendientes del titular de la explotación agraria, siempre que este se encuentre dado de alta en el citado régimen e incluido en ese sistema especial, tendrán derecho a una bonificación, durante los cinco años siguientes a la fecha del alta, del 40 por ciento de la cuota por contingencias comunes correspondiente a la base mínima de cotización del tramo 1 de la tabla general de bases aplicable en dicho sistema especial, conforme a lo previsto en el artículo 325 del texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social.

2. La bonificación regulada en este artículo, siempre que se cumplan las condiciones en él establecidas, será también aplicable al cónyuge del titular de una explotación agraria que se constituya en titular de la misma en régimen de titularidad compartida, salvo que ya viniera disfrutando de la bonificación conforme a lo previsto en el apartado 1, en cuyo caso seguirá percibiendo esta hasta su extinción.

Artículo 38. *Bonificación de cuotas para trabajadores autónomos durante el descanso por nacimiento, adopción, guarda con fines de adopción, acogimiento, riesgo durante el embarazo o riesgo durante la lactancia natural.*

Los trabajadores incluidos en el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores por Cuenta Propia o Autónomos o, como trabajadores por cuenta propia, en el grupo primero de cotización del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, incluidos los socios trabajadores o socios de trabajo de las sociedades cooperativas encuadrados en esos regímenes, tendrán derecho, durante los períodos de descanso por nacimiento, adopción, guarda con fines de adopción, acogimiento, riesgo durante el embarazo o riesgo durante la lactancia natural, a una bonificación del 100 por cien de la cuota por contingencias comunes resultante de aplicar a la base media que tuviera el trabajador en los doce meses anteriores a la fecha en la que inicie esta bonificación, el tipo de cotización para contingencias comunes vigente en cada momento, excluido el correspondiente a la incapacidad temporal derivada de dichas contingencias.

En el caso de que el trabajador lleve menos de 12 meses de alta continuada en el Régimen Especial de la Seguridad Social de Trabajadores por Cuenta Propia o Autónomos, la base media de cotización se calculará desde la última fecha de alta, siendo el resultado de multiplicar por 30 la cuantía resultante de dividir la suma de las bases de cotización entre el número de días de alta del período de alta continuada.

A efectos del cálculo de esta bonificación, la base media a la que se refiere este artículo se calculara con las bases de cotización, provisionales o definitivas, existentes en el momento de la aplicación inicial de la bonificación, sin que la cuantía de la bonificación sea objeto de modificación como consecuencia de la regularización de las bases de cotización provisionales a la que se refiere el artículo 308.1.c) del texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social.

Artículo 38 bis. *Bonificación a las trabajadoras autónomas que se reincorporen al trabajo en determinados supuestos.*

Las trabajadoras incluidas en el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores por Cuenta Propia o Autónomos o, como trabajadoras por cuenta propia, en el grupo primero de cotización del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, que, habiendo cesado su actividad por nacimiento de hijo o hija, adopción, guarda con fines de adopción, acogimiento y tutela, en los términos legalmente establecidos, vuelvan a realizar una actividad por cuenta propia dentro de los dos años inmediatamente siguientes a la fecha efectiva del cese, tendrán derecho a una bonificación, durante los veinticuatro meses inmediatamente siguientes a la fecha de su reincorporación al trabajo, del 80 por ciento de la cuota por contingencias comunes resultante de aplicar a la base media que tuvieran las trabajadoras en los doce meses anteriores a la fecha en que

cesaron en su actividad, el tipo de cotización para contingencias comunes vigente en cada momento, excluido el correspondiente a la incapacidad temporal derivada de dichas contingencias.

En el caso de que la trabajadora lleve menos de 12 meses de alta continuada en el Régimen Especial de la Seguridad Social de Trabajadores por Cuenta Propia o Autónomos antes del cese de la actividad, la base media de cotización se calculará desde la última fecha de alta, siendo el resultado de multiplicar por 30 la cuantía resultante de dividir la suma de las bases de cotización entre el número de días de alta del período de alta continuada.

A efectos del cálculo de esta bonificación, la base media a la que se refiere este artículo se calculará con las bases de cotización, provisionales o definitivas, existentes en el momento de la aplicación inicial de la bonificación, sin que la cuantía de la bonificación sea objeto de modificación como consecuencia de la regularización de las bases de cotización provisionales a la que se refiere el artículo 308.1.c) del texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social.

Artículo 38 ter. *Reducciones en la cotización a la Seguridad Social aplicables por inicio de una actividad por cuenta propia.*

La cotización a la Seguridad Social de los trabajadores por cuenta propia o autónomos que causen alta inicial o que no hubieran estado en situación de alta en los dos años inmediatamente anteriores, a contar desde la fecha de efectos del alta, en el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores por Cuenta Propia o Autónomos, se efectuará de la siguiente forma:

1. Con carácter general, se aplicará una cuota reducida por contingencias comunes y profesionales, a contar desde la fecha de efectos del alta y durante los doce meses naturales completos siguientes, quedando los trabajadores excepcionados de cotizar por cese de actividad y por formación profesional.

La cuantía anual de la cuota reducida se establecerá en la respectiva Ley de Presupuestos Generales del Estado y su distribución entre las referidas contingencias se determinará reglamentariamente.

> Téngase en cuenta que durante el periodo comprendido entre los años 2023 y 2025 la cuantía de la cuota reducida será de 80 euros mensuales, según establece la disposición transitoria 5 del Real Decreto-ley 13/2022, de 26 de julio. Ref. BOE-A-2022-12482

2. Transcurrido el período indicado en el apartado anterior, podrá también aplicarse una cuota reducida durante los siguientes doce meses naturales completos, respecto a aquellos trabajadores por cuenta propia cuyos rendimientos económicos netos anuales, en los términos del artículo 308.1.c) del texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social, sean inferiores al salario mínimo interprofesional anual que corresponda a este período.

Cuando este segundo periodo abarque parte de dos años naturales, el requisito relativo a los rendimientos económicos se deberá cumplir en cada uno de ellos.

3. La aplicación de las reducciones contempladas en este artículo deberá ser solicitada por los trabajadores en el momento de su alta en el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores por Cuenta Propia o Autónomos y, además, en su caso, antes del inicio del período a que se refiere el apartado 2.

Respecto al período señalado en el apartado 2, la solicitud deberá acompañarse de una declaración relativa a que los rendimientos económicos netos que se prevén obtener serán inferiores al salario mínimo interprofesional vigente durante los años naturales en que se aplique la cuota reducida.

Los trabajadores por cuenta propia que disfruten de las reducciones contempladas en este artículo podrán renunciar expresamente a su aplicación, con efectos a partir del día primero del mes siguiente al de la comunicación de la renuncia correspondiente.

4. El derecho a las reducciones en la cotización a que se refiere este artículo se extinguirá cuando los trabajadores por cuenta propia causen baja en el Régimen Especial de

la Seguridad Social de los Trabajadores por Cuenta Propia o Autónomos durante cualquiera de los períodos en que resulten aplicables.

El período de baja en el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores por Cuenta Propia o Autónomos, exigido en este artículo para tener derecho a las reducciones en la cotización en caso de reemprender una actividad por cuenta propia, será de tres años cuando los trabajadores autónomos hubieran disfrutado de dichas reducciones en su anterior período de alta en el citado régimen especial.

5. Las cuantías de las prestaciones económicas a que puedan causar derecho los trabajadores por cuenta propia durante el período o los períodos en que se beneficien de la cuota reducida regulada en este artículo, se determinarán con arreglo al importe de la base mínima del tramo inferior de la tabla general de bases que resulte aplicable durante los mismos, contemplada en la regla 1.ª del artículo 308.1.a) del texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social.

6. La cuota reducida no será objeto de regularización, conforme a lo previsto en el artículo 308.1.c) del texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social, durante el período previsto en el apartado 1.

Durante el período previsto en el apartado 2, la regularización no se llevará a efecto si en el año o años que abarque los rendimientos económicos netos de los trabajadores autónomos hubieran sido inferiores al salario mínimo interprofesional anual vigente en cada uno de esos años.

Si en el año o años que abarque el segundo período, los rendimientos económicos superasen el importe del salario mínimo interprofesional vigente en alguno de ellos, la cotización reducida en el año en que concurra esta circunstancia, será objeto de la regularización correspondiente. A tal efecto, de los rendimientos obtenidos durante el año en que se supere dicho importe, para la regularización se tomará en consideración la parte proporcional, de dichos rendimientos, correspondiente a los meses afectados por la reducción.

7. Lo previsto en el presente artículo resultará de aplicación aun cuando los beneficiarios de las reducciones, una vez iniciada su actividad, empleen a trabajadores por cuenta ajena.

8. Finalizado el periodo máximo de disfrute de las reducciones en la cotización contempladas en este artículo, procederá la cotización por todas las contingencias protegidas a partir del día primero del mes siguiente a aquel en que se produzca esa finalización.

9. Lo dispuesto en los apartados anteriores será también de aplicación, cuando cumplan los requisitos en ellos establecidos, a los trabajadores por cuenta propia que queden incluidos en el grupo primero de cotización del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, así como a los socios de sociedades de capital y de sociedades laborales y a los socios trabajadores de cooperativas de trabajo asociado que queden encuadrados en el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores por Cuenta Propia o Autónomos o en el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, dentro del grupo primero de cotización.

10. Cuando los trabajadores por cuenta propia o autónomos a que se refiere este artículo tengan un grado de discapacidad igual o superior al 33 por ciento, o sean víctimas de violencia de género o víctimas de terrorismo, los periodos de aplicación de la cuota reducida a que se refieren los apartados 1 y 2 serán, respectivamente, de 24 meses naturales completos y de 36 meses naturales completos.

> Téngase en cuenta que durante el periodo comprendido entre los años 2023 y 2025 la cuantía de la cuota reducida, según lo previsto en el apartado 10, será de 80 euros mensuales hasta la finalización de los primeros veinticuatro meses naturales completos, y de 160 euros a partir del mes vigesimoquinto, según establece la disposición transitoria 5 del Real Decreto-ley 13/2022, de 26 de julio. Ref. BOE-A-2022-12482, en la redacción dada a esta por la disposición final 10.10 del Real Decreto-ley 14/2022, de 1 de agosto. Ref. BOE-A-2022-12925.

11. Las reducciones en la cotización previstas en este artículo no resultarán aplicables a los familiares de trabajadores autónomos por consanguinidad o afinidad hasta el segundo

grado inclusive y, en su caso, por adopción, que se incorporen al Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores por Cuenta Propia o Autónomos o, como trabajadores por cuenta propia, al grupo primero de cotización del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, ni a los miembros de institutos de vida consagrada de la Iglesia Católica incluidos en el primero de dichos regímenes.

12. Las reducciones de cuotas previstas en este artículo se financiarán con cargo a las aportaciones del Estado a los presupuestos de la Seguridad Social destinadas a financiar reducciones en la cotización.

Artículo 38 quater. *Bonificación en la cotización por cuidado de menor afectado por cáncer u otra enfermedad grave.*

Los trabajadores autónomos que sean beneficiarios de la prestación para el cuidado de menores afectados por cáncer u otra enfermedad grave, a la que se refiere el capítulo X del título II del texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social, tendrán derecho, durante el período de percepción de dicha prestación, a una bonificación del 75 por ciento de la cuota por contingencias comunes que resulte de aplicar a la base media que tuviera el trabajador en los doce meses anteriores a la fecha en la que inicie esta bonificación, el tipo de cotización para contingencias comunes vigente en cada momento, excluido el correspondiente a la incapacidad temporal derivada de contingencias comunes, en el Régimen Especial de Trabajadores por cuenta propia o autónomos.

En el caso de que el trabajador lleve menos de doce meses de alta continuada en el Régimen Especial de la Seguridad Social de Trabajadores por Cuenta Propia o Autónomos, la base media de cotización se calculará desde la última fecha de alta, siendo el resultado de multiplicar por 30 la cuantía resultante de dividir la suma de las bases de cotización entre el número de días de alta del período de alta continuada.

A efectos del cálculo de esta bonificación, la base media a la que se refiere este apartado se calculara con las bases de cotización, provisionales o definitivas, existentes en el momento de la aplicación inicial de la bonificación, sin que la cuantía de la bonificación sea objeto de modificación como consecuencia de la regularización de las bases de cotización provisionales a la que se refiere el artículo 308.1.c) del texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social.

Artículo 38 quinquies. *Bonificación de cuotas en favor de trabajadores autónomos de empresas emergentes en situación de pluriactividad.*

1. A los trabajadores incluidos en el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores por Cuenta Propia o Autónomos por poseer el control efectivo, directo o indirecto, de una empresa emergente regulada en la Ley 28/2022, de 21 de diciembre, de fomento del ecosistema de las empresas emergentes, y que, de forma simultánea, trabajen por cuenta ajena para otro empleador, les resultará de aplicación una bonificación del cien por cien de la cuota correspondiente a la base mínima establecida con carácter general, en cada momento, en el citado régimen especial durante los tres primeros años.

Esta bonificación será incompatible con los beneficios en la cotización previstos en los artículos 31 y 32.

2. Esta bonificación se disfrutará de forma continuada en tanto persista la situación de pluriactividad y, como máximo, durante los tres primeros años, a contar desde la fecha del alta que se produzca como consecuencia del inicio de la actividad autónoma por la dedicación a la empresa emergente.

La bonificación se extinguirá, en todo caso, en el momento en que cese la situación de pluriactividad, no pudiendo reiniciarse posteriormente su aplicación en el supuesto de que se produzca una nueva situación de pluriactividad.

3. La bonificación se aplicará por la Tesorería General de la Seguridad Social conforme a los datos, programas y aplicaciones informáticas disponibles en cada momento para la gestión liquidatoria y recaudatoria de la Seguridad Social, previa presentación de declaración responsable por parte del trabajador autónomo; sin perjuicio de su control y revisión por la Inspección de Trabajo y Seguridad Social, por la Tesorería General de la Seguridad Social y por el Servicio Público de Empleo Estatal, en el ejercicio de sus respectivas competencias.

4. La bonificación prevista en este artículo se financiará con cargo al presupuesto del Servicio Público de Empleo Estatal dentro de su ámbito competencial y conforme a sus disponibilidades presupuestarias.

Artículo 39. *Pago único de la prestación por cese de actividad.*

1. Quienes sean titulares del derecho a la prestación por cese de actividad, y tengan pendiente de percibir un período de, al menos, seis meses, podrán percibir de una sola vez el valor actual del importe de la prestación, cuando acrediten ante el órgano gestor que van a realizar una actividad profesional como trabajadores autónomos o destinen el 100 por cien de su importe a realizar una aportación al capital social de una entidad mercantil de nueva constitución o constituida en el plazo máximo de 12 meses anteriores a la aportación, siempre que vayan a poseer el control efectivo de la misma, conforme a lo previsto por la disposición adicional vigésima séptima del texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social y a ejercer en ella una actividad profesional, encuadrados como trabajadores por cuenta propia en el Régimen Especial de la Seguridad Social correspondiente por razón de su actividad.

2. El beneficiario que desee percibir su prestación de una sola vez podrá solicitarlo al órgano gestor, acompañando a la solicitud memoria explicativa sobre el proyecto de inversión a realizar y actividad a desarrollar, así como cuanta documentación acredite la viabilidad del proyecto.

3. El órgano gestor, teniendo en cuenta la viabilidad del proyecto a realizar, reconocerá el derecho en el plazo de treinta días contados desde la solicitud del pago único. Contra la decisión del órgano gestor se podrá reclamar en los términos del artículo 19 de la Ley 32/2010, de 5 de agosto, por la que se establece un sistema específico de protección por cese de actividad de los trabajadores autónomos.

La solicitud del abono de la prestación por cese de actividad, en todo caso deberá ser de fecha anterior a la fecha de incorporación del beneficiario a la sociedad o a la de inicio de la actividad como trabajador autónomo, considerando que tal inicio coincide con la fecha que como tal figura en la solicitud de alta del trabajador en la Seguridad Social.

4. Una vez percibida la prestación por su valor actual, el beneficiario deberá iniciar, en el plazo máximo de un mes, la actividad para cuya realización se le hubiera concedido y darse de alta como trabajador por cuenta propia en el correspondiente régimen especial de la Seguridad Social, o acreditar, en su caso, que está en fase de iniciación.

5. El abono de la prestación se realizará de una sola vez por el importe que corresponda a las aportaciones al capital social o a la inversión necesaria para desarrollar la actividad como trabajadores autónomos, incluidas las cargas tributarias para el inicio de la actividad.

En ambos casos, quienes perciban el pago único de la prestación por cese de actividad podrán destinar la misma a los gastos de constitución y puesta en funcionamiento de una entidad, así como al pago de las tasas y tributos. Podrán, además, destinar hasta el 15 por ciento de la cuantía de la prestación capitalizada al pago de servicios específicos de asesoramiento, formación e información relacionados con la actividad a emprender.

Se abonará como pago único la cuantía de la prestación, calculada en días completos, de la que se deducirá el importe relativo al interés legal del dinero.

6. El órgano gestor, a solicitud de los beneficiarios de esta medida, podrá destinar todo o parte del pago único de la prestación por cese de actividad a cubrir los costes de cotización a la Seguridad Social. En tal caso, habrá que atenerse a las siguientes reglas:

Primera. Si no se obtiene la prestación por su importe total, el importe restante se podrá obtener conforme a lo establecido en la regla segunda siguiente.

Asimismo, el beneficiario de la prestación podrá optar por obtener toda la prestación pendiente por percibir conforme a lo establecido en la regla segunda siguiente.

Segunda. El órgano gestor podrá abonar mensualmente el importe de la prestación por cese de actividad para compensar la cotización del trabajador a la Seguridad Social, y en este supuesto:

a) La cuantía a abonar, calculada en días completos de prestación, será fija y corresponderá al importe de la aportación íntegra del trabajador a la Seguridad Social en el momento del inicio de la actividad sin considerar futuras modificaciones.

b) El abono se realizará mensualmente por la entidad u organismo gestor al trabajador, previa comprobación de que se mantiene en alta en la Seguridad Social en el mes correspondiente.

7. La percepción de la prestación en un pago único será compatible con otras ayudas que para la promoción del trabajo autónomo pudieran obtenerse, bien con carácter individual o bien a través de la constitución de una sociedad de capital.

8. La no afectación de la cantidad percibida a la realización de la actividad para la que se haya concedido será considerada pago indebido a los efectos previstos en el artículo 31 del Real Decreto 1541/2011, de 31 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 32/2010, de 5 de agosto, por la que se establece un sistema específico de protección por cese de actividad de los trabajadores autónomos. A estos efectos, se entenderá, salvo prueba en contrario, que no ha existido afectación cuando el trabajador, en el plazo de un mes, no haya acreditado los extremos indicados en el apartado 4 de este artículo.

Disposición adicional primera. *Modificación del texto refundido de la Ley de Procedimiento Laboral, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/1995, de 7 de abril.*

El texto refundido de la Ley de Procedimiento Laboral aprobado por Real Decreto Legislativo 2/1995, de 7 de abril, queda modificado como sigue:

Uno. La letra p) del artículo 2 queda redactada del modo siguiente:

> «p) en relación con el régimen profesional, tanto en su vertiente individual como colectiva, de los trabajadores autónomos económicamente dependientes a los que se refiere la Ley del Estatuto del Trabajo Autónomo.»

Dos. Se introduce una nueva letra q) al artículo 2 con el contenido siguiente:

> «q) respecto de cualesquiera otras cuestiones que les sean atribuidas por normas con rango de Ley.»

Tres. Se modifica el apartado 2 del artículo 16 que queda redactado de la siguiente manera:

> «2. Tendrán capacidad procesal los trabajadores mayores de dieciséis años y menores de dieciocho respecto de los derechos e intereses legítimos derivados de sus contratos de trabajo y de la relación de Seguridad Social cuando legalmente no precisen para la celebración de dichos contratos autorización de sus padres, tutores o de la persona o institución que los tenga a su cargo, o hubieran obtenido autorización para contratar de sus padres, tutores o persona o institución que los tenga a su cargo conforme a la legislación laboral o la legislación civil o mercantil respectivamente. Igualmente tendrán capacidad procesal los trabajadores autónomos económicamente dependientes mayores de dieciséis años.»

Cuatro. Se añade un apartado 3 al artículo 17 que queda redactado de la siguiente manera:

> «3. Las organizaciones de trabajadores autónomos tendrán legitimación para la defensa de los acuerdos de interés profesional por ellas firmados.»

Cinco. Se da nueva redacción al artículo 63 que queda redactado de la siguiente manera:

> **«Artículo 63.**
>
> Será requisito previo para la tramitación del proceso el intento de conciliación ante el servicio administrativo correspondiente o ante el órgano que asuma estas funciones que podrá constituirse mediante los acuerdos interprofesionales o los convenios colectivos a los que se refiere el artículo 83 del texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, así como los acuerdos de interés profesional a los que se refiere el artículo 13 de la Ley del Estatuto del Trabajo Autónomo.»

Disposición adicional segunda. *Reducciones y bonificaciones en las cotizaciones.*

1. Conforme a los principios de racionalización y seguridad jurídica, todas aquellas medidas de fomento del autoempleo consistentes en reducciones y bonificaciones en la cotización a la Seguridad Social en favor de los trabajadores autónomos se regularán a través de la presente ley.

2. Las Administraciones Públicas competentes podrán suscribir convenios con la Seguridad Social con objeto de propiciar la reducción de las cotizaciones de las personas que, en régimen de autonomía, se dediquen a actividades artesanales o artísticas.

Disposición adicional tercera. *Cobertura de la incapacidad temporal y de las contingencias profesionales en el Régimen de la Seguridad Social de los Trabajadores por Cuenta Propia o Autónomo.*

(Derogada)

Disposición adicional cuarta. *Prestación por cese de actividad.*

El Gobierno, siempre que estén garantizados los principios de contributividad, solidaridad y sostenibilidad financiera y ello responda a las necesidades y preferencias de los trabajadores autónomos, propondrá a las Cortes Generales la regulación de un sistema específico de protección por cese de actividad para los mismos, en función de sus características personales o de la naturaleza de la actividad ejercida.

Las Administraciones Públicas podrán, por razones de política económica debidamente justificadas, cofinanciar planes de cese de actividad dirigidos a colectivos o sectores económicos concretos.

Disposición adicional quinta. *Profesionales incorporados a Mutualidades de Previsión Social alternativas.*

Lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 23, en los artículos 24 a 26 y en el párrafo c), apartado 2, del artículo 27, así como en las disposiciones adicionales segunda y tercera y en la disposición final segunda de la presente Ley no serán de aplicación a los trabajadores por cuenta propia o autónomos que, en los términos establecidos en la disposición adicional decimoquinta de la Ley 30/1995, de supervisión y ordenación de los seguros privados, hayan optado u opten en el futuro por adscribirse a la Mutualidad de Previsión Social que tenga constituida el Colegio Profesional al que pertenezcan y que actúe como alternativa al Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores por Cuenta Propia o Autónomos.

Disposición adicional sexta. *Comunidades Autónomas.*

A los efectos de lo previsto en el artículo 21.5 de esta Ley, las Comunidades Autónomas determinarán la representatividad de las asociaciones de trabajadores autónomos de acuerdo con los criterios a los que se refiere el artículo 21.1 de la misma y crearán, en su ámbito territorial, el registro especial según lo dispuesto en el artículo 20.3 de la presente Ley.

Disposición adicional séptima. *Actualización de cotizaciones.*

(Derogada)

Disposición adicional octava. *Participación de los trabajadores autónomos en el Consejo Económico y Social.*

El Gobierno planteará la presencia de los trabajadores autónomos en el Consejo Económico y Social teniendo en cuenta:

1. La evolución del Consejo del Trabajo Autónomo en la representación de los mismos.

2. El informe preceptivo del Consejo Económico y Social sobre la composición del mismo que deberá realizar para ello en el menor plazo de tiempo posible.

Disposición adicional novena. *Pago único de la prestación por desempleo.*

Con carácter bienal, el Gobierno evaluará el impacto de las medidas previstas en los artículos 33 y 34 de esta ley, con el objeto de analizar su impacto en el autoempleo y su posible actualización.

Disposición adicional décima. *Encuadramiento en la Seguridad Social de los hijos del trabajador autónomo.*

Los trabajadores autónomos podrán contratar, como trabajadores por cuenta ajena, a los hijos menores de 30 años, aunque convivan con ellos. En este caso, del ámbito de la acción protectora dispensada a los familiares contratados quedará excluida la cobertura por desempleo.

Se otorgará el mismo tratamiento a los hijos que, aun siendo mayores de 30 años, tengan especiales dificultades para su inserción laboral. A estos efectos, se considerará que existen dichas especiales dificultades cuando el trabajador esté incluido en alguno de los grupos siguientes:

a) Personas con parálisis cerebral, personas con enfermedad mental o personas con discapacidad intelectual, con un grado de discapacidad reconocido igual o superior al 33 por ciento.

b) Personas con discapacidad física o sensorial, con un grado de discapacidad reconocido igual o superior al 33 por ciento e inferior al 65 por ciento, siempre que causen alta por primera vez en el sistema de la Seguridad Social.

c) Personas con discapacidad física o sensorial, con un grado de discapacidad reconocido igual o superior al 65 por ciento.

Disposición adicional undécima. *Trabajadores autónomos del sector del transporte.*

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 1.3 g) del Texto Refundido del Estatuto de los Trabajadores, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/1995, de 24 de marzo, se consideran incluidas en el ámbito regulado por la presente Ley las personas prestadoras del servicio del transporte al amparo de autorizaciones administrativas de las que sean titulares, realizada mediante el correspondiente precio con vehículos comerciales de servicio público cuya propiedad o poder directo de disposición ostenten, aun cuando dichos servicios se realicen de forma continuada para un mismo cargador o comercializador.

En este caso, serán trabajadores autónomos económicamente dependientes a los que se refiere el artículo 1.2 d) de la presente Ley aquellos que cumplan con lo dispuesto en el artículo 11.1 y 11.2 a) de la misma.

Disposición adicional duodécima. *Participación de trabajadores autónomos en programas de formación e información de prevención de riesgos laborales.*

Con la finalidad de reducir la siniestralidad y evitar la aparición de enfermedades profesionales en los respectivos sectores, las asociaciones representativas de los trabajadores autónomos intersectoriales y las organizaciones sindicales y empresariales más representativas podrán realizar programas permanentes de información y formación correspondientes a dicho colectivo, promovidos por las Administraciones Públicas competentes en materia de prevención de riesgos laborales y de reparación de las consecuencias de los accidentes de trabajo y las enfermedades profesionales.

Respetando los criterios de proporcionalidad y asegurando la presencia de los distintos grupos de representación de la Comisión Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo, las asociaciones intersectoriales de trabajadores autónomos, tanto de nivel estatal como autonómico, podrán participar, con voz y sin voto, en los grupos correspondientes creados en el seno de dicha Comisión cuando se aborden las condiciones de trabajo de los trabajadores autónomos, en los supuestos de planificación, programación, organización y control de la gestión relacionada con la mejora de las condiciones de trabajo y la protección de la seguridad y salud de los trabajadores autónomos.

Disposición adicional decimotercera.

(Derogada)

Disposición adicional decimocuarta. *Estudio sectorial del trabajo autónomo.*

(Derogada)

Disposición adicional decimoquinta. *Adaptación del Régimen Especial de los Trabajadores Autónomos.*

(Derogada)

Disposición adicional decimosexta. *Campaña de difusión del Régimen Especial de los Trabajadores Autónomos.*

(Derogada)

Disposición adicional decimoséptima. *Contratos de trabajadores autónomos económicamente dependientes en el sector de los agentes de seguros.*

Los contratos celebrados por los agentes de seguros que cumplan con las condiciones establecidas en el capítulo tercero de la presente Ley y los supuestos en que dichos agentes quedarían sujetos al mismo se determinarán reglamentariamente sin afectar, en ningún caso, su relación mercantil.

Disposición adicional decimoctava. *Personas con discapacidad.*

A los efectos de esta ley, tendrán la consideración de personas con discapacidad las comprendidas en los apartados 1 y 2 del artículo 4 del texto refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, aprobado por el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre.

Disposición adicional decimonovena. *Agentes comerciales.*

En los supuestos de agentes comerciales que, actuando como intermediarios independientes, se encarguen de manera continuada o estable y a cambio de remuneración, de promover actos u operaciones de comercio por cuenta ajena, o a promoverlos y concluirlos por cuenta y en nombre ajenos, a los efectos de ser considerados trabajadores autónomos económicamente dependientes, no les será de aplicación el requisito de asumir el riesgo y ventura de tales operaciones, contemplado en el artículo 11, apartado 2, letra e).

Disposición transitoria primera. *Adaptación de estatutos y reconocimiento de la personalidad jurídica de las asociaciones.*

(Derogada)

Disposición transitoria segunda. *Adaptación de los contratos vigentes de los trabajadores autónomos económicamente dependientes.*

(Derogada)

Disposición transitoria tercera. *Adaptación de los contratos vigentes de los trabajadores autónomos económicamente dependientes en el sector del transporte y el sector de los agentes de seguros.*

(Derogada)

Disposición transitoria cuarta. *Régimen transitorio del reconocimiento previsto en el artículo 11 bis.*

El reconocimiento de la condición de trabajador autónomo económicamente dependiente previsto en el artículo 11 bis de esta Ley, sólo podrá producirse para las relaciones

contractuales entre clientes y trabajadores autónomos que se formalicen a partir de la entrada en vigor de la Ley reguladora de la jurisdicción social.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

Quedan derogadas cuantas disposiciones se opongan a la presente Ley.

Disposición final primera. *Título competencial.*

La presente Ley se dicta al amparo de la competencia que corresponde al Estado conforme al artículo 149.1.5.ª, 6.ª, 7.ª, 8.ª y 17.ª de la Constitución.

Disposición final segunda. *Desarrollo de derechos en materia de protección social.*

Con carácter progresivo se llevarán a cabo las medidas necesarias para que, de acuerdo con los principios que inspiran esta Ley, se logre la convergencia en aportaciones y derechos de los trabajadores autónomos en relación con los establecidos para los trabajadores por cuenta ajena incluidos en el Régimen General de la Seguridad Social.

Disposición final tercera. *Habilitación al Gobierno.*

Se faculta al Gobierno para dictar cuantas disposiciones sean necesarias para la aplicación y desarrollo de la presente Ley en el ámbito de sus competencias.

Disposición final cuarta. *Actualización de cuantías.*

(Derogada)

Disposición final quinta. *Desarrollo Reglamentario de los Contratos del Trabajador Autónomo económicamente dependiente.*

(Derogada)

Disposición final sexta. *Entrada en vigor.*

La presente Ley entrará en vigor a los tres meses de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

§ 13

Ley 27/1999, de 16 de julio, de Cooperativas. [Inclusión parcial]

Jefatura del Estado
«BOE» núm. 170, de 17 de julio de 1999
Última modificación: 12 de noviembre de 2024
Referencia: BOE-A-1999-15681

TÍTULO I

De la sociedad cooperativa

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

[. . .]

Artículo 6. *Clases de cooperativas.*

1. Las sociedades cooperativas de primer grado podrán clasificarse de la siguiente forma:

– Cooperativas de trabajo asociado.
– Cooperativas de consumidores y usuarios.
– Cooperativas de viviendas.
– Cooperativas agroalimentarias.
– Cooperativas de explotación comunitaria de la tierra.
– Cooperativas de servicios.
– Cooperativas del mar.
– Cooperativas de transportistas.
– Cooperativas de seguros.
– Cooperativas sanitarias.
– Cooperativas de enseñanza.
– Cooperativas de crédito.

2. Los Estatutos de las cooperativas de segundo grado podrán calificar a estas conforme a la clasificación del apartado anterior, siempre que todas las cooperativas socias pertenezcan a la misma clase, añadiendo en tal caso la expresión "de segundo grado".

[. . .]

CAPÍTULO X

De las clases de cooperativas

[. . .]

Sección 4.ª De las cooperativas agrarias

Artículo 93. *Objeto y ámbito.*

1. Son cooperativas agroalimentarias las que asocien a titulares de explotaciones agrícolas, ganaderas o forestales, incluyendo a las personas titulares de estas explotaciones en régimen de titularidad compartida, que tengan como objeto la realización de todo tipo de actividades y operaciones encaminadas al mejor aprovechamiento de las explotaciones de sus socios, de sus elementos o componentes de la cooperativa y a la mejora de la población agraria y del desarrollo del mundo rural, así como atender a cualquier otro fin o servicio que sea propio de la actividad agraria, ganadera, forestal o estén directamente relacionados con ellas y con su implantación o actuación en el medio rural.

También podrán formar parte como socios de pleno derecho de estas cooperativas, las sociedades agrarias de transformación, las comunidades de regantes, las comunidades de aguas, las comunidades de bienes y las sociedades civiles o mercantiles que tengan el mismo objeto social o actividad complementaria y se encuentre comprendido en el primer párrafo de este artículo. En estos casos, los Estatutos podrán regular un límite de votos que ostenten los socios mencionados en relación al conjunto de votos sociales de la cooperativa.

2. Para el cumplimiento de su objeto, las cooperativas agroalimentarias podrán desarrollar, entre otras, las siguientes actividades:

a) Adquirir, elaborar, producir y fabricar por cualquier procedimiento, para la cooperativa o para las explotaciones de sus socios, animales, piensos, abonos, plantas, semillas, insecticidas, materiales, instrumentos, maquinaria, instalaciones y cualesquiera otros elementos necesarios o convenientes para la producción y fomento agrario, alimentario y rural.

b) Conservar, tipificar, manipular, transformar, transportar, distribuir y comercializar, incluso directamente al consumidor, los productos procedentes de las explotaciones de la cooperativa, de sus socios, así como los adquiridos a terceros, en su estado natural o previamente transformados.

c) Adquirir, parcelar, sanear y mejorar terrenos destinados a la agricultura, la ganadería o los bosques, así como la construcción y explotación de las obras e instalaciones necesarias a estos fines.

d) Cualesquiera otras actividades que sean necesarias o convenientes o que faciliten el mejoramiento económico, técnico, laboral o medioambiental de la cooperativa o de las explotaciones de los socios, entre otras, la prestación de servicios por la cooperativa y con su propio personal que consista en la realización de labores agrarias u otras análogas en las mencionadas explotaciones y a favor de los socios de la misma.

e) Realizar actividades de consumo y servicios para sus socios y demás miembros de su entorno social y territorial, fomentando aquellas actividades encaminadas a la promoción y mejora de la población agraria y el medio rural, en particular, servicios y aprovechamientos forestales, servicios turísticos y artesanales relacionados con la actividad de la cooperativa, asesoramiento técnico de las explotaciones de la producción, comercio y transformación agroalimentaria, y la conservación, recuperación y aprovechamiento del patrimonio y de los recursos naturales y energéticos del medio rural.

En todo caso, el volumen de operaciones de la Cooperativa por las actividades recogidas en el párrafo anterior no podrá exceder el veinticinco por ciento del volumen total de sus operaciones.

3. Las explotaciones agrarias de los socios, para cuya mejora la cooperativa agraria presta sus servicios y suministros, deberán estar dentro del ámbito territorial de la cooperativa, establecido estatutariamente.

4. Las cooperativas agroalimentarias podrán realizar un volumen de operaciones con terceros no socios que no sobrepase el 50 por ciento del total de las de la cooperativa.

[. . .]

Sección 7.ª De las cooperativas del mar

Artículo 99. *Objeto y ámbito.*

1. Son cooperativas del mar las que asocian a pescadores, armadores de embarcaciones, cofradías, organizaciones de productores pesqueros, titulares de viveros de algas, de cetáreas, mariscadores y familias marisqueras, concesionarios de explotaciones de pesca y de acuicultura y, en general, a personas físicas o jurídicas titulares de explotaciones dedicadas a actividades pesqueras o de industrias marítimo-pesqueras y derivadas, en sus diferentes modalidades del mar, rías y lagunas marinas, y a profesionales por cuenta propia de dichas actividades, y tienen por objeto la prestación de suministros y servicios y la realización de operaciones, encaminadas al mejoramiento económico y técnico de las actividades profesionales o de las explotaciones de sus socios.

2. Para el cumplimiento de su objeto, las cooperativas del mar podrán desarrollar, entre otras, las siguientes actividades:

a) Adquirir, elaborar, producir, fabricar, reparar, mantener y desguazar instrumentos, útiles de pesca, maquinaria, instalaciones, sean o no frigoríficas, embarcaciones de pesca, animales, embriones y ejemplares para la reproducción, pasto y cualesquiera otros productos, materiales y elementos necesarios o convenientes para la cooperativa y para las actividades profesionales o de las explotaciones de los socios.

b) Conservar, tipificar, transformar, distribuir y comercializar, incluso hasta el consumidor, los productos procedentes de la cooperativa y de la actividad profesional o de las explotaciones de los socios.

c) En general, cualesquiera otras actividades que sean necesarias o convenientes o que faciliten el mejoramiento económico, técnico, laboral o ecológico de la actividad profesional o de las explotaciones de los socios.

3. No obstante lo establecido en los números anteriores de este artículo, será de aplicación a las cooperativas del mar lo previsto sobre operaciones con terceros en el artículo 93, si bien referido a productos de la pesca.

4. El ámbito de esta clase de cooperativas será fijado estatutariamente.

[. . .]

Disposición adicional quinta. *Normas especiales.*

1. Las sociedades cooperativas tendrán la condición de mayoristas y podrán detallar como minoristas en la distribución o venta, con independencia de la calificación que les corresponda a efectos fiscales.

2. Las entregas de bienes y prestaciones de servicios proporcionadas por las sociedades cooperativas a sus socios, ya sean producidos por ellas o adquiridos a terceros para el cumplimiento de sus fines sociales, no tendrán la consideración de ventas.

3. Las cooperativas de consumidores y usuarios, las cooperativas agrarias y las cooperativas de transportistas, además de la condición de mayoristas, por lo que les serán de aplicación los precios o tarifas correspondientes, tendrán también, a todos los efectos, la condición de consumidores directos para abastecerse o suministrarse de terceros de productos o servicios que les sean necesarios para sus actividades.

4. Se considerarán, a todos los efectos, actividades cooperativas internas y tendrán el carácter de operaciones de transformación primaria las que realicen las cooperativas agrarias y las cooperativas de segundo grado que las agrupen, con productos o materias, incluso suministradas por terceros, siempre que estén destinadas exclusivamente a las explotaciones de sus socios.

5. Las cooperativas de trabajo asociado y las de segundo grado que las agrupen, gozarán de prioridad en caso de empate en los concursos y subastas para los contratos de obras o servicios del Estado y de los demás entes públicos.

6. Las cooperativas de viviendas tendrán derecho a la adquisición de terrenos de gestión pública por el sistema de adjudicación directa, para el cumplimiento de sus fines específicos.

7. Las sociedades cooperativas estarán sujetas a lo establecido en la Ley 26/1984, de 19 de julio, Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios, y demás disposiciones sobre defensa de los consumidores y usuarios, así como a las disposiciones sanitarias y asistenciales cuando resulten de aplicación.

8. Los aranceles notariales, en los casos en que la escritura pública o cualquier otro instrumento público notarial venga impuesto por la legislación cooperativa, tendrán una reducción igual a la que se le concede al Estado.

La misma bonificación se aplicará a los aranceles registrales, siempre que se trate de inscripciones obligatorias de actos y contratos previstos en la normativa aplicable o dirigidos al mejor cumplimiento del objeto social.

[. . .]

§ 14

Ley 20/1990, de 19 de diciembre, sobre Régimen Fiscal de las Cooperativas. [Inclusión parcial]

Jefatura del Estado
«BOE» núm. 304, de 20 de diciembre de 1990
Última modificación: 24 de diciembre de 2022
Referencia: BOE-A-1990-30735

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:

EXPOSICION DE MOTIVOS

Las profundas modificaciones experimentadas por el régimen jurídico sustantivo de las cooperativas, después de la aprobación de la Ley 3/1987, de 2 de abril, general de Cooperativas, y de diversas leyes autonómicas, en virtud de las competencias asumidas en materia de cooperativas por diversas Comunidades Autónomas y de la Ley 13/1989, de 26 de mayo, de Cooperativas de Crédito, así como por el sistema tributario, a raíz de la reforma fiscal iniciada con la Ley de Medidas Urgentes de 14 de noviembre de 1977, hacen absolutamente necesaria la promulgación de una nueva legislación sobre el régimen fiscal de las cooperativas sustitutiva de la vigente, la cual, integrada por múltiples normas, algunas de cierta antigüedad, adolece, básicamente, de una importante falta de adecuación a la nueva realidad jurídica de las cooperativas y del sistema tributario, lo que complica y dificulta el cumplimiento de las obligaciones tributarias de este tipo de entidades.

Consciente de esta realidad, la disposición final quinta de la citada Ley 3/1987, de 2 de abril, general de Cooperativas, incluyó la previsión de que se enviase a las Cortes un Proyecto de Ley sobre Régimen Fiscal de las Cooperativas, con lo que se continúa una tradición de nuestro ordenamiento jurídico tributario, según la cual las Sociedades Cooperativas han sido siempre objeto de especial atención por el legislador, quien, consciente de sus características especiales como entes asociativos y de su función social, les ha reconocido, desde antiguo, determinados beneficios fiscales, tradición que, en definitiva, es armónica como el mandato a los poderes públicos, contenido en el apartado 2 del artículo 129 de la Constitución, de fomentar, mediante una legislación adecuada, las Sociedades Cooperativas.

La elaboración de un régimen fiscal especial como el que en esta disposición se contiene, plantea dificultades que no pueden resolverse con una simple relación de beneficios fiscales para unas personas jurídicas determinadas. Es necesario, por el

contrario, tener en cuenta las diversas leyes sustantivas que condicionan la realidad subjetiva sobre la que se actúa, la propia pluralidad de ésta, que ofrece numerosas variantes, la necesidad de atender en especial a la modernización y desarrollo de sectores económicos como la agricultura, la ganadería y la pesca y de equiparar el nivel de vida de todos los españoles, así como garantizar el equilibrio entre la especialidad fiscal y el mantenimiento de las condiciones de competencia en el mercado.

El conocimiento y la colaboración en un proyecto de esta naturaleza por parte de las organizaciones profesionales, empresariales y económicas y de los distintos sectores de la Administración afectados resulta también imprescindible, lo que ha prolongado los trámites de propuesta y elaboración de la norma.

El régimen fiscal especial resultante responde a los siguientes principios:

1.º Fomento de las Sociedades Cooperativas en atención a su función social, actividades y características.

2.º Coordinación con otras parcelas del ordenamiento jurídico y con el régimen tributario general de las personas jurídicas.

3.º Reconocimiento de los principios esenciales de la Institución Cooperativa.

4.º Globalidad del régimen especial que concreta tanto las normas de beneficio como las de ajuste de las reglas generales de tributación a las peculiaridades propias del funcionamiento de las cooperativas.

5.º Carácter supletorio del régimen tributario general propio de las personas jurídicas.

De acuerdo con estos principios cabe señalar dos tipos de normas entre las contenidas en la presente Ley:

Existen, de una parte, normas incentivadoras, contenidas en su Título IV, que establecen beneficios tributarios en atención a la función social que realizan las cooperativas, en cuanto que facilitan el acceso de los trabajadores a los medios de producción y promueven la adecuación y formación de las personas de los socios a través de las dotaciones efectuadas con esta finalidad.

De otra parte, existen normas técnicas, de ajuste, que adaptan las características y regulación social específica de las cooperativas a los términos de las normas tributarias. Son las contenidas en el Capítulo cuarto del Título II, «Reglas especiales aplicables en el Impuesto sobre Sociedades», a las que hay que añadir las contenidas en el Título III, «De los socios y asociados», siendo una de sus características principales la de su aplicación a todas las cooperativas regularmente constituidas e inscritas en el Registro de Cooperativas correspondiente que no hayan sido descalificadas y, en su caso, a sus socios y asociados.

A efectos de la aplicación de estas normas de ajuste es indiferente que la cooperativa tenga o no derecho a los beneficios fiscales que establece la Ley.

Asimismo, y también de acuerdo con ello, el régimen de beneficios tributarios que la Ley establece supone:

Reconocimiento a toda cooperativa, regularmente constituida y que, a lo largo de su vida social, cumpla determinados requisitos que pueden ser definidos como inherentes a la Institución Cooperativa, de unos beneficios fiscales básicos que incentiven de manera sustancial la constitución de nuevas entidades y el funcionamiento de las ya existentes, como son los que el artículo 33 reconoce a las entidades configuradas como cooperativas protegidas en el artículo 6 de la presente Ley.

Articulación de un doble nivel de protección, de tal forma que las cooperativas clasificadas como de trabajo asociado, agrarias, de explotación comunitaria de la tierra, del mar y de consumidores y usuarios, por su actuación en estos sectores, por la capacidad económica de sus socios y el mayor acercamiento al principio mutualista, disfruten de unos beneficios adicionales, señalados en el artículo 34, lo que lleva a la existencia de unas cooperativas especialmente protegidas, como escalón o fase superior al que pueden acceder las cooperativas protegidas mencionadas en el Capítulo II del Título II de la presente Ley.

Se regula, también, el régimen de las Cooperativas de Crédito, clasificadas como cooperativas protegidas, con ciertas especialidades y el de las Sociedades Agrarias de Transformación, a las que se les reconoce unos beneficios fiscales propios, con una clara

aproximación, no obstante, de su régimen tributario a las normas generales, dada la similitud operativa de las primeras con las restantes entidades de crédito y la inexistencia en las segundas de los principios característicos de la fórmula social cooperativa que, por otra parte, tienen la posibilidad de adoptar, al amparo de las previsiones de la Ley General.

TITULO I

Normas generales

Artículo 1. *Ámbito de aplicación.*

1. La presente Ley tiene por objeto regular el régimen fiscal de las Sociedades Cooperativas en consideración a su función social, actividades y características.
2. Lo dispuesto en esta Ley se entiende sin perjuicio de los regímenes tributarios forales vigentes de los Territorios Históricos del País Vasco y de Navarra.
3. En lo no previsto expresamente por esta Ley se aplicarán las normas tributarias generales.

Artículo 2. *Clasificación de las cooperativas.*

Las Sociedades Cooperativas fiscalmente protegidas se clasificarán en dos grupos:

a) Cooperativas protegidas.
b) Cooperativas especialmente protegidas.

[. . .]

TITULO II

De las cooperativas

CAPITULO I

De las cooperativas protegidas

Artículo 6. *Cooperativas protegidas: Su consideración tributaria.*

1. Serán consideradas como cooperativas protegidas, a los efectos de esta Ley, aquellas Entidades que, sea cual fuere la fecha de su constitución, se ajusten a los principios y disposiciones de la Ley General de Cooperativas o de las Leyes de cooperativas de las Comunidades Autónomas que tengan competencia en esta materia y no incurran en ninguna de las causas previstas en el artículo 13.
2. No obstante lo dispuesto en el apartado anterior, las normas contenidas en el Capítulo cuarto del Título III [sic] de esta Ley serán de aplicación a todas las cooperativas regularmente constituidas e inscritas en el Registro de Cooperativas correspondiente, aun en el caso de que incurran en alguna de las causas de pérdida de la condición de Cooperativa fiscalmente protegida.

En este último supuesto, las cooperativas tributarán siempre al tipo general del Impuesto sobre Sociedades por la totalidad de sus resultados.

CAPITULO II

De las cooperativas especialmente protegidas

Artículo 7. *Cooperativas especialmente protegidas: Su consideración tributaria.*

Se considerarán especialmente protegidas y podrán disfrutar, con los requisitos señalados en esta Ley, de los beneficios tributarios establecidos en los artículos 33 y 34, las cooperativas protegidas de primer grado de las clases siguientes:

a) Cooperativas de Trabajo Asociado.

b) Cooperativas Agrarias.
c) Cooperativas de Explotación Comunitaria de la Tierra.
d) Cooperativas del Mar.
e) Cooperativas de Consumidores y Usuarios.

En cuanto a las cooperativas de segundo y ulterior grado se estará a lo dispuesto en el artículo 35.

[. . .]

Artículo 11. *Cooperativas del Mar.*

Se considerarán especialmente protegidas las Cooperativas del Mar que cumplan los siguientes requisitos:

1. Que asocien a personas físicas que sean pescadores, armadores de embarcaciones, titulares de viveros de algas o de cetáreas, mariscadores, concesionarios de explotaciones de pesca y, en general, a personas físicas titulares de explotaciones dedicadas a actividades pesqueras.

También podrán ser socios otras Cooperativas del Mar protegidas, las comunidades de bienes y derechos integradas por personas físicas dedicadas a actividades pesqueras, las Cofradías de pescadores, los Entes públicos y las Sociedades en cuyo capital social participen mayoritariamente Entes públicos.

2. Que el volumen de las ventas o entregas realizadas en cada ejercicio económico, dentro o fuera de la cooperativa, por cada uno de los socios, exceptuadas las Cofradías de pescadores, los Entes públicos, y las Sociedades en cuyo capital participen mayoritariamente Entes públicos, no supere el límite cuantitativo establecido en el Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas para la aplicación del Régimen de Estimación Objetiva Singular.

A efectos de la aplicación de este límite, cuando figuren como socios otras Cooperativas del Mar protegidas o comunidades de bienes, el volumen de operaciones se imputará a cada uno de los socios en la proporción que estatutariamente les corresponda.

Por excepción, se admitirá la concurrencia de socios cuyo volumen de ventas o entregas supere el límite anteriormente señalado, siempre que el total de todas las realizadas por ellos no exceda del 30 por 100 de las que correspondan al resto de los socios.

3. Que en la realización de sus actividades pesqueras respeten los siguientes límites:

a) Que las materias, productos o servicios, adquiridos, arrendados, elaborados, producidos, realizados o fabricados por cualquier procedimiento, por la cooperativa, con destino exclusivo para sus propias explotaciones o para las explotaciones de sus socios, no sean cedidos a terceros no socios, salvo que se trate de los remanentes ordinarios de la actividad cooperativa o cuando la cesión sea consecuencia de circunstancias no imputables a la cooperativa.

b) Que no se conserven, tipifiquen, manipulen, transformen, transporten, distribuyan o comercialicen productos procedentes de otras explotaciones, similares a los de las explotaciones de la cooperativa o de sus socios, en cuantía superior, por cada ejercicio económico, al 5 por 100 del precio de mercado obtenido por los productos propios, o al 40 por 100 del mismo precio, si así lo prevén sus estatutos.

Dicho porcentaje se determinará independientemente para cada uno de los procesos señalados en el presente apartado, en los que la cooperativa utilice productos de terceros.

[. . .]

CAPITULO III

Disposiciones comunes

Artículo. *13. Causas de pérdida de la condición de cooperativa fiscalmente protegida.*

Será causa de pérdida de la condición de cooperativa fiscalmente protegida incurrir en alguna de las circunstancias que se relacionan a continuación:

1. No efectuar las dotaciones al Fondo de Reserva Obligatorio y al de Educación y Promoción, en los supuestos, condiciones y por la cuantía exigida en las disposiciones cooperativas.

2. Repartir entre los socios los Fondos de Reserva que tengan carácter de irrepartibles durante toda la vida de la Sociedad y el activo sobrante en el momento de su liquidación.

3. Aplicar cantidades del Fondo de Educación y Promoción a finalidades distintas de las previstas por la Ley.

4. Incumplir las normas reguladoras del destino del resultado de la regularización del balance de la cooperativa o de la actualización de las aportaciones de los socios al capital social.

5. Retribuir las aportaciones de los socios o asociados al capital social con intereses superiores a los máximos autorizados en las normas legales o superar tales límites en el abono de intereses por demora en el supuesto de reembolso de dichas aportaciones o por los retornos cooperativos devengados y no repartidos por incorporarse a un Fondo Especial constituido por acuerdo de la Asamblea general.

6. Cuando los retornos sociales fueran acreditados a los socios en proporción distinta a las entregas, actividades o servicios realizados con la Cooperativa o fuesen distribuidos a terceros no socios.

7. No imputar las pérdidas del ejercicio económico o imputarlas vulnerando las normas establecidas en la Ley, los Estatutos o los acuerdos de la Asamblea general.

8. Cuando las aportaciones al capital social de los socios o asociados excedan los límites legales autorizados.

9. Participación de la cooperativa, en cuantía superior al 10 por 100, en el capital social de Entidades no cooperativas. No obstante, dicha participación podrá alcanzar el 40 por 100 cuando se trate de Entidades que realicen actividades preparatorias, complementarias o subordinadas a las de la propia cooperativa.

El conjunto de estas participaciones no podrá superar el 50 por 100 de los recursos propios de la cooperativa.

El Ministerio de Economía y Hacienda podrá autorizar participaciones superiores, sin pérdida de la condición de cooperativa fiscalmente protegida, en aquellos casos en que se justifique que tal participación coadyuva al mejor cumplimiento de los fines sociales cooperativos y no supone una vulneración de los principios fundamentales de actuación de estas Entidades.

10. La realización de operaciones cooperativizadas con terceros no socios, fuera de los casos permitidos en las leyes, así como el incumplimiento de las normas sobre contabilización separada de tales operaciones y destino al Fondo de Reserva Obligatorio de los resultados obtenidos en su realización.

Ninguna cooperativa, cualquiera que sea su clase, podrá realizar un volumen de operaciones con terceros no socios superior al 50 por ciento del total de las de la cooperativa, sin perder la condición de cooperativa fiscalmente protegida.

A los efectos de la aplicación del límite establecido en el párrafo anterior, se asimilan a las operaciones con socios los ingresos obtenidos por las secciones de crédito de las cooperativas procedentes de cooperativas de crédito, inversiones en fondos públicos y en valores emitidos por empresas públicas.

11. Al empleo de trabajadores asalariados en número superior al autorizado en las normas legales por aquellas cooperativas respecto de las cuales exista tal limitación.

12. La existencia de un número de socios inferior al previsto en las normas legales, sin que se restablezca en un plazo de seis meses.

13. La reducción del capital social a una cantidad inferior a la cifra mínima establecida estatutariamente, sin que se restablezca en el plazo de seis meses.

14. La paralización de la actividad cooperativizada o la inactividad de los órganos sociales durante dos años, sin causa justificada.

15. La conclusión de la empresa que constituye su objeto o la imposibilidad manifiesta de desarrollar la actividad cooperativizada.

16. La falta de auditoría externa en los casos señalados en las normas legales.

Artículo 14. *Circunstancias excepcionales.*

Los Delegados de Hacienda, mediante acuerdo escrito y motivado, podrán autorizar que no se apliquen los límites previstos en los artículos anteriores, para la realización de operaciones con terceros no socios y contratación de personal asalariado, cuando, como consecuencia de circunstancias excepcionales no imputables a la propia cooperativa, ésta necesite ampliar dichas actividades por plazo y cuantía determinados.

Transcurrido un mes desde la presentación de la solicitud sin que se haya notificado la resolución expresamente a la cooperativa, se entenderá otorgada la autorización.

[. . .]

TITULO IV

Beneficios tributarios reconocidos a las cooperativas

Artículo 33. *Beneficios fiscales reconocidos a las cooperativas protegidas.*

Las cooperativas protegidas disfrutarán de los siguientes beneficios fiscales:

1. En el Impuesto sobre Transmisiones Patrimoniales y Actos Jurídicos Documentados, exención, por cualquiera de los conceptos que puedan ser de aplicación, salvo el gravamen previsto en el artículo 31.1 del texto refundido, aprobado por Real Decreto Legislativo 3050/1980, de 30 de diciembre, respecto de los actos, contratos y operaciones siguientes:

a) Los actos de constitución, ampliación de capital, fusión y escisión.

b) La constitución y cancelación de préstamos, incluso los representados por obligaciones.

c) Las adquisiciones de bienes y derechos que se integren en el Fondo de Educación y Promoción para el cumplimiento de sus fines.

2. En el Impuesto sobre Sociedades se aplicarán los siguientes tipos de gravamen:

a) A la base imponible, positiva o negativa, correspondiente a los resultados cooperativos se le aplicará el tipo del 20 por 100.

b) A la base imponible, positiva o negativa, correspondiente a los resultados extracooperativos se le aplicará el tipo general.

3. Asimismo, gozarán, en el Impuesto sobre Sociedades, de libertad de amortización de los elementos de activo fijo nuevo amortizable, adquiridos en el plazo de tres años a partir de la fecha de su inscripción en el Registro de Cooperativas y Sociedades Anónimas Laborales del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, o, en su caso, de las Comunidades Autónomas.

La cantidad fiscalmente deducible en concepto de libertad de amortización, una vez practicada la amortización normal de cada ejercicio en cuantía no inferior a la mínima, no podrá exceder del importe del saldo de la cuenta de resultados cooperativos disminuido en las aplicaciones obligatorias al Fondo de Reserva Obligatorio y participaciones del personal asalariado.

Este beneficio es compatible, en su caso, para los mismos elementos, con la deducción por inversiones prevista en el artículo 26 de la Ley 61/1978, de 27 de diciembre.

4. Gozarán de una bonificación del 95 por 100 de la cuota, y, en su caso, de los recargos, de los siguientes tributos locales:

a) Impuesto sobre Actividades Económicas.

b) Impuesto sobre Bienes Inmuebles correspondiente a los bienes de naturaleza rústica de las Cooperativas Agrarias y de Explotación Comunitaria de la Tierra.

A efectos de lo previsto en el artículo 9.2 de la Ley 39/1988, de 28 de diciembre, reguladora de las Haciendas Locales, los Ayuntamientos comunicarán anualmente a la Dirección General de Coordinación con las Haciendas Territoriales del Ministerio de Economía y Hacienda la relación de cooperativas que hayan disfrutado efectivamente de estas bonificaciones y el importe total del gasto fiscal soportado.

Previas las comprobaciones que sean necesarias, la Dirección General de Coordinación con las Haciendas Territoriales ordenará las compensaciones que procedan con cargo a un crédito ampliable que se consignará, a tal efecto, en los Presupuestos Generales del Estado.

5. En el Impuesto General sobre el Tráfico de las Empresas, exención para las operaciones sujetas que realicen las cooperativas entre sí o con sus socios, en Canarias, Ceuta y Melilla.

Se exceptúan de esta exención las ventas, entregas o transmisiones de bienes inmuebles.

Artículo 34. *Beneficios fiscales reconocidos a las cooperativas especialmente protegidas.*

Las cooperativas especialmente protegidas disfrutarán, además de los beneficios reconocidos en el artículo anterior, de los siguientes:

1. En el Impuesto sobre Transmisiones Patrimoniales y Actos Jurídicos Documentados, exención para las operaciones de adquisición de bienes y derechos destinados directamente al cumplimiento de sus fines sociales y estatutarios.

2. En el Impuesto sobre Sociedades disfrutarán de una bonificación del 50 por 100 de la cuota íntegra a que se refiere el artículo 23 de esta Ley.

Artículo 35. *Cooperativas de segundo grado.*

1. Las cooperativas de segundo y ulterior grado que no incurran en ninguna de las circunstancias señaladas en el artículo 13 de esta Ley disfrutarán de los beneficios fiscales previstos en el artículo 33.

2. Las cooperativas de segundo y ulterior grado que no incurran en ninguna de las circunstancias señaladas en el artículo 13 de esta Ley y que asocien, exclusivamente, a cooperativas especialmente protegidas disfrutarán, además, de los beneficios fiscales previstos en el artículo 34.

3. Cuando las cooperativas asociadas sean protegidas y especialmente protegidas, además de los beneficios fiscales previstos en el artículo 33, disfrutarán de la bonificación contemplada en el apartado 2 del artículo 34, que se aplicará, exclusivamente, sobre la cuota íntegra correspondiente a los resultados procedentes de las operaciones realizadas con las cooperativas especialmente protegidas.

Artículo 36. *Uniones, Federaciones y Confederaciones de Cooperativas.*

Las Uniones, Federaciones y Confederaciones de Cooperativas constituidas de acuerdo con lo dispuesto en las Leyes cooperativas gozarán de los siguientes beneficios tributarios:

a) Exención en el Impuesto sobre Transmisiones Patrimoniales y Actos Jurídicos Documentados para los mismos actos, contratos y operaciones que las cooperativas especialmente protegidas.

b) Exención del Impuesto sobre Sociedades en los términos establecidos en el capítulo XV del Título VIII de la Ley del Impuesto sobre Sociedades.

c) Bonificación del 95 por 100 de la cuota, y, en su caso, de los recargos del Impuesto sobre Actividades Económicas.

Artículo 37. *Aplicación de los beneficios fiscales y pérdida de los mismos.*

Las exenciones y bonificaciones fiscales previstas en la presente Ley se aplicarán a las cooperativas protegidas y, en su caso, a las especialmente protegidas, sin necesidad de previa declaración administrativa sobre la procedencia de su disfrute.

La concurrencia de alguna de las circunstancias tipificadas en la presente Ley como causas de pérdida de la condición de cooperativa fiscalmente protegida determinará la aplicación del régimen tributario general, teniendo en cuenta lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 6 de esta Ley, y la privación de los beneficios disfrutados en el ejercicio económico en que se produzca, sin perjuicio de lo previsto en la Ley General Tributaria sobre infracciones y sanciones tributarias e intereses de demora y, en particular, de lo dispuesto en los artículos 84 y 87, apartado 3, de la misma sobre sanciones que no consistan en multa.

Artículo 38. *Comprobación e inspección.*

La Administración tributaria comprobará que concurren las circunstancias o requisitos necesarios para disfrutar de los beneficios tributarios establecidos en esta Ley y practicará, en su caso, la regularización que resulte procedente de la situación tributaria de la cooperativa.

El resultado de dichas actuaciones se comunicará a las Corporaciones Locales y Comunidades Autónomas interesadas en cuanto pueda tener trascendencia respecto de los tributos cuya gestión les corresponda.

[. . .]

§ 15

Real Decreto 601/1999, de 16 de abril, por el que se regula el Registro Oficial de Empresas Pesqueras en Países Terceros

Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación
«BOE» núm. 103, de 30 de abril de 1999
Última modificación: sin modificaciones
Referencia: BOE-A-1999-9653

Las empresas pesqueras en países terceros han tenido una tradición notable en España, cuyo antecedente más próximo fueron las empresas pesqueras conjuntas. Este sistema de participación de empresas pesqueras españolas con socios de terceros países ha permitido el acceso a los recursos situados en aguas de dichos países.

El Registro Oficial de Empresas Pesqueras en Países Terceros fue creado por medio del Real Decreto 2112/1994, por el que se definen los criterios y condiciones de las intervenciones con finalidad estructural en el sector de la pesca, de la acuicultura y la comercialización, la transformación y la promoción de sus productos; derogado por el Real Decreto 798/1995, de 19 de mayo, manteniendo la vigencia del citado Registro, aunque era necesaria una regulación específica por la importancia y las situaciones nuevas que se han ido creando desde su entrada en vigor.

Se trata de regular el funcionamiento del Registro mediante este Real Decreto, para mayor seguridad jurídica de las empresas pesqueras en países terceros y tiene como principio la voluntariedad para su inscripción.

Se han venido inscribiendo en el Registro Oficial de Empresas Pesqueras en Países Terceros, las sociedades mixtas, las empresas radicadas en países terceros y las antiguas empresas pesqueras conjuntas.

Las razones que animan a la regulación del Registro Oficial de Empresas Pesqueras en Países Terceros, por medio de una norma específica, son, en primer término, el establecer los sistemas de altas y bajas; la inscripción para aquellas empresas que solicitan ayudas para su constitución y la inscripción, previa petición, de aquellas otras que no han recibido ayudas, para que puedan percibir beneficios administrativos o fiscales; la información periódica que deben aportar a la Secretaría General de Pesca Marítima; la emisión de certificaciones, y la regulación de la aportación de buques a las empresas pesqueras en países terceros con posterioridad a su constitución.

La función del Registro es la de poder realizar un seguimiento de todas las empresas pesqueras en países terceros y, en su caso, velar para que las ayudas otorgadas cofinanciadas cumplan efectivamente con los fines propuestos y en caso de incumplimiento proceder a la recuperación «prorrata temporis».

Como se establece en el artículo 65 del Real Decreto 798/1995, de 19 de mayo, para poder percibir ayuda financiera, será preciso que la sociedad mixta esté inscrita en el Registro Oficial de Empresas Pesqueras en Países Terceros y se cumplan los requisitos que la norma específica establezca.

El mantenimiento de este Registro supone un instrumento para el seguimiento de las actividades pesqueras que realizan las empresas pesqueras en países terceros participadas por capital español.

La presente disposición se dicta al amparo de la habilitación contenida en el artículo 149.1.19.ª de la Constitución que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de pesca marítima.

En la elaboración del presente Real Decreto han sido consultadas las entidades sociales y económicas del sector pesquero afectado.

En su virtud, a propuesta de la Ministra de Agricultura, Pesca y Alimentación 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 1. *Objeto.*

El presente Real Decreto tiene por objeto la regulación del Registro Oficial de Empresas Pesqueras en Países Terceros, adscrito a la Secretaría General de Pesca Marítima del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.

En el citado Registro regulado por Real Decreto 798/1995, de 19 de mayo, por el que se definen los criterios y condiciones de las intervenciones con finalidad estructural en el sector de la pesca, de la acuicultura y de la comercialización, la transformación y la promoción de sus productos, podrán inscribirse las empresas pesqueras que lo soliciten y cumplan con los requisitos que se establecen en el presente Real Decreto.

Artículo 2. *Requisitos de inscripción.*

1. Para la inscripción de las empresas pesqueras en países terceros en el Registro, se deberán reunir los siguientes requisitos:

a) Ser una sociedad de derecho privado participada, directa o indirectamente, por uno o varios armadores españoles y, en su caso, uno o varios socios de un país tercero, destinada a explotar, por medio de sus buques, los recursos pesqueros que estén situados en las aguas pertenecientes a la soberanía o jurisdicción de los referidos países terceros.

b) Deberán acreditar asimismo, la participación española en el capital social de la empresa pesquera en país tercero, que como mínimo será del 34 por 100.

c) Compromiso fehaciente de abastecimiento prioritario del mercado de la Unión Europea.

d) Que la tripulación de cada buque incluido en la empresa pesquera en un país tercero suponga, al menos, el 25 por 100 de nacionalidad española.

e) Las empresas pesqueras radicadas en un Estado que no coopere en la conservación de los recursos pesqueros, directamente o a través de los organismos regionales de pesca competentes y que mediante su actitud estén perjudicando la eficacia de las medidas internacionales de conservación y gestión aprobadas por dichas organizaciones, o que el citado Estado no disponga en su zona económica exclusiva (ZEE) con recursos pesqueros económicamente explotables, no podrán inscribirse en el Registro previsto en el presente Real Decreto. Igual tratamiento se aplicará a los buques que enarbolen pabellón de dicho Estado.

Artículo 3. *Organización registral.*

1. El Registro constará de:

Lista A, en la que se inscribirán todos aquellos buques pesqueros de origen español aportados a la empresa pesquera en país tercero.

Lista B, en la que se inscribirán todos aquellos buques pesqueros de origen no español aportados a la empresa pesquera en país tercero.

2. Las empresas que se inscriban en el Registro Oficial de Empresas Pesqueras en Países Terceros podrán inscribir buques en la Lista A y en la Lista B según el origen de los mismos.

Artículo 4. *Regulación registral.*

1. Las empresas pesqueras, que operen en países terceros a que se refiere el artículo 2 de este Real Decreto, podrán solicitar su inscripción en el Registro Oficial.

2. Para aquellas empresas pesqueras en países terceros perceptoras de ayudas por razón de buques exportados, la inscripción en el Registro no tendrá carácter definitivo hasta tanto dichos buques no sean exportados y/o incorporados a los activos de la empresa pesquera constituida en el país tercero. A tal fin, se deberá aportar copia certificada del Registro Marítimo en el país tercero de los buques pesqueros y la baja en la Lista Tercera del Registro de Matrícula español.

Artículo 5. *Solicitud de inscripción.*

1. La inscripción en el Registro Oficial de Empresas Pesqueras en Países Terceros se deberá solicitar a la Secretaría General de Pesca Marítima conforme al modelo del anexo I del presente Real Decreto.

2. La solicitud debe realizarla el socio o socios españoles que dispongan del correspondiente permiso o autorización por parte de la empresa pesquera en el país tercero a tal fin.

3. Las empresas pesqueras que soliciten su inscripción en el Registro deberán aportar la siguiente documentación precisa de su constitución:

a) Copia autorizada de la escritura de constitución de la empresa pesquera en el país tercero con expresión de relación de accionistas y cuota de participación en el capital social.

b) Estatutos de la empresa pesquera en el país tercero, legalizados notarialmente.

c) Contrato definitivo de venta o aportación del buque o buques pesqueros incluidos en dicha empresa, con expresión de su nombre y matrícula en el país tercero.

d) Listado nominativo de la tripulación, con indicación de su nacionalidad, titulación y número del documento nacional de identidad o pasaporte.

e) Acuerdo social en el que figure el compromiso de abastecer prioritariamente el mercado comunitario de productos pesqueros.

f) Licencia o autorización de pesca del país tercero.

Artículo 6. *Resolución de inscripción.*

1. En el plazo de treinta días, desde que se haya presentado la documentación requerida, se emitirá, por el órgano competente de la Secretaría General de Pesca Marítima, la Resolución de inscripción de la empresa pesquera en el país tercero en el Registro Oficial de Empresas Pesqueras en Países Terceros o, en su caso, la denegación.

2. Los datos contenidos en el Registro Oficial de Empresas Pesqueras en Países Terceros deberán mantenerse debidamente actualizados en el plazo máximo de seis meses desde que la modificación haya tenido lugar, siendo responsable de dicha actualización el socio o socios españoles en la empresa pesquera en el país tercero de las comunicaciones con la información actualizada conforme el modelo previsto en el anexo IV.

Artículo 7. *Información.*

1. Las empresas pesqueras en países terceros inscritas en el Registro deberán presentar ante la Secretaría General de Pesca Marítima del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, un informe anual de actividades económicas ajustadas, en su forma y contenidas, a lo especificado en este Real Decreto, de acuerdo con el modelo del anexo II.

2. Con carácter semestral deberán presentar un informe con los datos de capturas y comercialización de los productos pesqueros, conforme al anexo III, y en el mes siguiente al de finalización del semestre correspondiente, con aportación de los documentos aduaneros (DUA), o copia autentificada de los mismos, para la producción pesquera desembarcada en

territorio español, o documento equivalente para la producción pesquera desembarcada en otros Estados miembros del territorio comunitario.

3. Para la verificación de los datos suministrados en los informes semestrales, la Secretaría General de Pesca Marítima podrá solicitar cuanta documentación acreditativa estime oportuna.

4. Las empresas quedan obligadas a remitir a la Secretaría General de Pesca Marítima el documento sanitario, con el número otorgado por el tercer país, por el que se autoriza a dichas empresas a exportar sus productos pesqueros a territorio comunitario, acompañando la comunicación oficial de la autoridad competente del tercer país.

5. Toda la información suministrada por las empresas pesqueras en cumplimiento del presente artículo tendrá carácter confidencial.

Artículo 8. *Certificación.*

Con el fin de poder justificar su inclusión en el Registro Oficial de Empresas Pesqueras en Países Terceros, el órgano competente de la Secretaría General de Pesca Marítima, a petición del interesado, expedirá un certificado para cada buque, que tendrá la vigencia máxima de un año.

Artículo 9. *Baja de oficio en el Registro.*

La falta de cumplimentación de los requisitos y obligaciones establecidas en este Real Decreto dará lugar a la incoación de expediente para causar baja de oficio en el Registro Oficial de Empresas Pesqueras en Países Terceros.

Disposición adicional única. *Convenios.*

En el caso de que las estipulaciones de un Convenio o Acuerdo de Pesca suscrito por la Unión Europea con un país tercero, o que éste exija un porcentaje específico del capital social de la empresa o de la tripulación a bordo de cada buque distinto del expresado como mínimo en este Real Decreto, por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación se procederá a realizar la adecuación correspondiente.

Disposición final única. *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

Solicitud de inscripción en el Registro Oficial de Empresas Pesqueras en Países Terceros

Don ....., como ..... [(1)] de la empresa pesquera en el país tercero ....., constituida en ....., con cierre del ejercicio económico en fecha ..... de ..... de 19 ...., y promovida por el socio/s comunitario/s.

[(1)] Indíquese el vínculo con la sociedad. Deberá acompañarse una copia del poder o acreditación de este extremo.

Solicita:

La inscripción de la empresa pesquera en el país tercero en el Registro Oficial de Empresas Pesqueras en Países Terceros, para lo cual acompaña la documentación siguiente:

1. Copia autorizada de la escritura de constitución de la empresa pesquera en el país tercero.
2. Estatutos de la empresa pesquera en el país tercero legalizados notarialmente.
3. Contrato definitivo de venta o aportación del buque o buques a la empresa pesquera en el país tercero, con expresión de su nombre y matrícula.

4. Certificación expresiva de la relación de accionistas o partícipes con su correspondiente cuota en el capital social.

5. Acuerdo social en el que figure el compromiso de abastecer prioritariamente el mercado comunitario de productos pesqueros.

6. Listado nominativo de la tripulación, con indicación de su nacionalidad, titulación y número del documento nacional de identidad o pasaporte.

7. Copia certificada del Registro Marítimo, en el país tercero, de los buques pesqueros y la baja en la Lista Tercera del Registro de Matrícula español

8. □ Con solicitud de ayuda; □ sin solicitud de ayuda (márquese con una X lo que proceda).

(Lugar, fecha y firma.)

Ilmo. Sr. Secretario general de Pesca Marítima.

ANEXO II

Informe actividad anual. Ejercicio (año)

Sociedad mixta:

Nombre: Domicilio social: País: Número de Registro: Representante legal o persona de contacto: Teléfono:	Fecha inicio ejercicio anual:

Buque:

Nombre	Origen		TRB	GT	Edad	Número de tripulantes (*)		
	Español	Otro				UE		Otros
						España	Resto	

* Se aportará la documentación oficial que acredite número de tripulantes.

Capturas *:

Peces – Peso	Moluscos – Peso	Crustáceos – Peso	Total – Peso

* Se indicarán en unidades de peso cada una de las especies capturadas.

Comercialización (TM) *:

UE		Terceros países
España	Resto	

* En relación listada por especies, se indicarán en unidades de peso según los destinos a los que se comercialice.

Firma
Nombre de la persona y cargo
DNI

ANEXO III

Informe actividad semestral. Ejercicio. Semestre

Sociedad mixta:

Nombre: Domicilio social: País: Número de Registro: Representante legal o persona de contacto: Teléfono:	Semestre: Desde/hasta:

Buque:

Nombre	Origen		Doc. DUA	Número doc. sanitaria
	Español Cod.	Otro		

Capturas *:

Peces – Peso	Moluscos – Peso	Crustáceos – Peso	Total – Peso

* Se indicarán en unidades de peso cada una de las especies capturadas.

Comercialización *:

Unión Europea												Terceros países – TM	Stock – K TM
España						Resto							
Peces		Moluscos		Crustac.		Peces		Moluscos		Crustac.			
Peso	P.V. (1)	Peso	P.V.	Peso	P.V.	Peso	P.V.	Peso	P.V.	Peso	P.V.		

* En relación listada por especies, se indicarán en unidades de peso según los destinos a los que se comercialice.

(1) Por P.V. se entenderá precio de venta.

Firma
Nombre de la persona y cargo
DNI

ANEXO IV

Cambios en la sociedad mixta

Sociedad mixta:

Nombre: Domicilio social: País: Número de Registro: Representante legal o personal de contacto: Teléfono:

Cambios. Relátese los cambios producidos con indicación de lo que figuraba en el Registro y lo que se modifica.

Acompañar documento oficial de apoyo.

Firma
Nombre de la persona y cargo
DNI

§ 16

Orden AAA/1179/2015, de 8 de junio, por la que se crea el Registro Especial de Empresas de Buques de Pesca Españoles que faenan exclusivamente en aguas extracomunitarias, y se regula su estructura y funcionamiento

Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente
«BOE» núm. 146, de 19 de junio de 2015
Última modificación: sin modificaciones
Referencia: BOE-A-2015-6793

En desarrollo de las Directrices para el examen de las ayudas estatales en el sector de la pesca y la acuicultura (2008/C84/06), se creó, por Orden AAA/2406/2013, de 23 de diciembre, el Registro Especial de Empresas de Buques de Pesca Españoles (RESAE) que faenan exclusivamente en aguas extracomunitarias.

El objetivo de este registro era fomentar la competitividad frente a otras flotas de países terceros, haciendo posible que se aplicaran una serie de desgravaciones fiscales y de las cuotas a la Seguridad Social para buques de pesca comunitarios que faenen fuera de aguas de la Comunidad, de acuerdo con lo dispuesto en el apartado 4.5 de las citadas Directrices, así como trabajar para que no se produjera la deslocalización de estas flotas.

La finalidad de estos incentivos era evitar que los buques nacionales se inscribieran en registros de terceros países, abandonando el pabellón español por el de un tercer país, con el riesgo de no garantizar el debido control de la actividad pesquera, especialmente en lo que se refiere a la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada.

La flota pesquera susceptible de solicitar estos incentivos deberá estar necesariamente inscrita en un registro especial, que garantizará el correcto control de las ayudas que, en su caso, pudieran percibirse.

El artículo 2.3 de la Orden AAA/2406/2013, de 23 de diciembre, preveía que la estructura y funcionamiento del RESAE se desarrollaría reglamentariamente. En este sentido, con la presente orden se va a proceder a desarrollar la estructura y funcionamiento del RESAE, pero, con base en los principios de seguridad jurídica y eficiencia administrativa, se ha considerado procedente la derogación de la mencionada orden, en aras de integrar en una única disposición de carácter general, tanto la creación como la estructura y funcionamiento del Registro General de Empresas de Buques de Pesca Españoles que faenan exclusivamente en aguas extracomunitarias, así como incluir el modelo de solicitud en el mismo.

Esta orden se dicta en virtud de la competencia exclusiva del Estado en materia de pesca marítima de acuerdo con lo establecido en el artículo 149.1.19.ª de la Constitución Española.

En la tramitación de esta orden han sido consultados el sector afectado, las comunidades autónomas y los agentes sociales implicados.

En su virtud, con la aprobación previa del Ministro de Hacienda y Administraciones Públicas, dispongo:

Artículo 1. *Objeto.*

La presente orden tiene como objeto la creación y la regulación de la estructura y funcionamiento del Registro Especial de Empresas de Buques de Pesca Españoles (RESAE), que faenan exclusivamente en aguas extracomunitarias, así como las condiciones mínimas exigibles para que las empresas mencionadas en el artículo 3 puedan beneficiarse de ayudas mediante incentivos fiscales y sociales.

Artículo 2. *Creación y constitución del RESAE.*

1. Se crea el Registro Especial de Empresas de Buques de Pesca Españoles que faenan exclusivamente en aguas extracomunitarias, que quedará adscrito a la Secretaría General de Pesca del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.

2. El RESAE se constituirá en una base de datos informatizada integrada en el Censo de la Flota Pesquera Operativa (CFPO), incluido en el Sistema de Información de Pesca.

Artículo 3. *Incentivos para el mantenimiento del pabellón.*

1. Los armadores o propietarios de los buques de pesca que, enarbolando pabellón español y cuyos buques estén inscritos en el registro de la flota pesquera comunitaria y la empresa propietaria en el RESAE, pesquen exclusivamente túnidos o especies afines fuera de las aguas de la Comunidad y a no menos de 200 millas náuticas de las líneas de base de los Estados miembros podrán ser beneficiarios de las ayudas contempladas en el apartado 4.5 de las líneas Directrices para el examen de las ayudas estatales en el sector de la pesca y la acuicultura (2008/C84/06) o norma que la sustituya.

2. El régimen de otorgamiento de estos incentivos se desarrollará reglamentariamente.

Artículo 4. *Requisitos de los buques.*

Podrán ser objeto de inscripción en el RESAE las empresas pesqueras propietarias o armadoras de buques atuneros cerqueros congeladores que dispongan de licencia comunitaria y licencia o permiso temporal de pesca para ejercer su actividad en el Atlántico, en el Índico y/o en el Pacífico, así como de aquéllos cuya modalidad de pesca sea palangre de superficie en aguas internacionales para las zonas 4, 5 y 6, establecidas en el artículo 2 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.

Igualmente, podrán inscribirse en el RESAE aquellas empresas pesqueras propietarios o armadoras de buques de palangre de superficie incluidos en la zona 3 del artículo 2 de la Orden AAA/658/2014, de 22 de abril, así como de aquellos buques que también tengan permiso para ejercer su actividad dentro de las 200 millas náuticas desde las líneas de base de los Estados miembros de la Unión Europea, siempre y cuando, en ambos casos, presenten una declaración responsable con el compromiso de que no faenan dentro de esos límites.

Artículo 5. *Estructura del registro.*

1. Se accederá al RESAE a través de la aplicación del Censo de la Flota Pesquera Operativa (CFPO).

2. El RESAE contendrá la siguiente información:

a) Datos de la empresa armadora o propietaria del buque y de su representante legal.

b) Código de inscripción en el CFPO, y matrícula y folio del buque.

c) Nombre del buque por el que se solicita la inscripción, y de su buque auxiliar, en su caso.

d) Modalidad de pesca del buque.

e) En su caso, declaración responsable del armador del buque de que no faena dentro de las 200 millas náuticas desde la línea de base de los Estados miembros de la Unión Europea.

f) Fecha de la solicitud de la inscripción en el registro.
g) Fecha de la resolución de la inscripción en el registro.
h) Fecha de solicitud de baja en el registro.
i) Fecha de la baja en el registro.
j) Fecha de las modificaciones de los datos de la inscripción, con referencia al dato o información modificada.
k) Observaciones.

Artículo 6. *Gestión del registro.*

El órgano responsable de la gestión del RESAE será la Dirección General de Ordenación Pesquera del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, que será la encargada de comprobar las solicitudes de inscripción y de baja en el mismo, así como de incorporar, modificar, rectificar y eliminar datos que contenga.

Artículo 7. *Requisitos para la inscripción.*

Para inscribirse en el RESAE, las empresas pesqueras deberán acreditar el cumplimiento de los siguientes requisitos:

a) Ser propietarios o armadores de los buques a los que se refiere el artículo 4.
b) Que los buques para los que se solicite el alta en el RESAE estén inscritos y dados de alta en el censo de la flota pesquera operativa.
c) Que dichos buques dispongan de licencia comunitaria y licencia o permiso temporal de pesca en alguna de las modalidades de pesca a las que se refiere el artículo 4 de esta orden.
d) En su caso, declaración responsable de no ejercer la actividad de pesca a menos de 200 millas náuticas de las líneas de base de los Estados miembros de la Unión Europea.

Artículo 8. *Solicitud de inscripción y documentación a presentar.*

1. Las solicitudes de inscripción en el registro se dirigirán al Director General de Ordenación Pesquera del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente conforme al modelo que figura en el anexo I, debidamente cumplimentado.
Se podrán presentar, en cualquier momento, en cualesquiera de los lugares previstos en el artículo 38.4 de la Ley 30/1992 de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.
Asimismo, las solicitudes se podrán presentar por medios electrónicos a través de la Sede Electrónica del Ministerio, en aplicación de la Ley 11/2007, de 22 de junio, de acceso electrónico de los ciudadanos a los Servicios Públicos y, en concreto, de su artículo 6, sobre reconocimiento a los ciudadanos del derecho a relacionarse con las Administraciones Públicas utilizando medios electrónicos.
2. La solicitud deberá estar firmada por el armador o propietario del buque o, en su caso, por su representante legal, y se acompañará de la siguiente documentación:

a) Autorización expresa al órgano gestor para comprobar los datos de identidad, mediante consulta al Sistema de Verificación de Datos de Identidad previsto en el apartado 3 del artículo único del Real Decreto 522/2006, de 28 de abril, por el que se suprime la aportación de fotocopias de documentos de identidad en los procedimientos administrativos de la Administración General del Estado y de sus organismos públicos vinculados o dependientes. No obstante, si el interesado no prestara su consentimiento, deberá aportar fotocopia del documento o tarjeta de identidad correspondiente, de acuerdo con lo previsto en el citado artículo.
b) Acreditación del cargo de la persona firmante de la solicitud y de su capacidad para representar y firmar en nombre de la empresa armadora o propietaria, salvo que el poder de representación se haya aportado en el Registro Central de Apoderamientos.
c) Copia de la tarjeta de identificación fiscal de la empresa armadora.
d) En su caso, declaración responsable o compromiso de no ejercer la actividad de pesca a menos de 200 millas náuticas de las líneas de base de los Estados miembros de la Unión Europea.

Artículo 9. *Comprobación de la solicitud.*

La Dirección General de Ordenación Pesquera del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente examinará la documentación presentada y requerirá, en su caso, a los solicitantes para que, en el plazo de diez días hábiles, subsanen los defectos de la solicitud o aporten la documentación adicional que estime oportuna. En el caso de no subsanarse dichas faltas u omisiones en dicho plazo, se tendrá por desistida la solicitud, previa resolución en la que se declare tal circunstancia, con indicación de los hechos producidos y las normas aplicables.

Asimismo, la Dirección General de Ordenación Pesquera podrá realizar, de oficio, cuantas actuaciones estime necesarias para la determinación, conocimiento y comprobación de todos aquellos datos en virtud de los cuales deba llevarse a cabo la inscripción en el RESAE.

Artículo 10. *Resolución de inscripción.*

1. En el plazo de seis meses desde la fecha en que la solicitud haya tenido entrada en el registro del órgano competente para su tramitación, el Director General de Ordenación Pesquera dictará resolución, en la que se aceptará o denegará la inscripción de la empresa y los buques afectos a la pesquería en el RESAE, y notificará la misma al interesado, conforme a lo establecido en los artículos 58 y siguientes de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre.

El vencimiento del plazo máximo sin haberse notificado la resolución legitima al interesado para entender estimada su solicitud por silencio administrativo.

2. Contra la citada resolución se podrá interponer recurso de alzada ante el Secretario General de Pesca, de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 114 y siguientes de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre.

Artículo 11. *Efectos de la no inscripción.*

Las empresas que no se hubieran inscrito en el RESAE o aquéllas que causaran baja, perderán cualquier derecho a percibir las ayudas a las que se refiere el apartado 4.5 de las Directrices para el examen de las ayudas estatales en el sector de la pesca y la acuicultura (2008/C84/06), si así lo establecen las normas que regulen las desgravaciones fiscales y las reducciones del tipo de las cotizaciones sociales y del impuesto sobre la renta de los pescadores empleados a bordo de los buques de dichas empresas.

Artículo 12. *Certificación.*

Con el fin de poder justificar su inclusión en el RESAE, la Dirección General de Ordenación Pesquera, a petición del interesado, expedirá un certificado para cada buque inscrito que tendrá una vigencia máxima de un año.

Artículo 13. *Modificaciones y bajas.*

1. Las modificaciones que se produzcan, referentes a los datos contenidos en el RESAE y que afecten a la condición de beneficiario de las ayudas contempladas en el apartado 4.5 de las Directrices para el examen de las ayudas estatales en el sector de la pesca y acuicultura (2008/C84/06), deberán ser comunicadas por el armador, propietario del buque o, en su caso, su representante legal, a la Dirección General de Ordenación Pesquera, en el plazo máximo de 3 meses desde que se hubieran producido. La no comunicación de dichas modificaciones será causa de baja en el RESAE, además de las infracciones en que se pudiera incurrir de acuerdo con la normativa vigente.

2. Serán objeto de baja en el RESAE aquellas empresas pesqueras que hayan perdido la licencia comunitaria de los buques, o que hayan cometido infracciones de las tipificadas como muy graves en la Ley 3/2001, de 26 de marzo, de Pesca Marítima del Estado, y en lo dispuesto en la normativa europea, siempre que lo prevea, como sanción accesoria, la correspondiente norma legal.

3. El procedimiento de baja en el RESAE se iniciará siempre de oficio, por acuerdo del Director General de Ordenación Pesquera, bien por propia iniciativa o como consecuencia de orden superior, petición razonada de otros órganos o denuncia.

Este procedimiento se regirá por las disposiciones generales sobre procedimientos administrativos contenidas en el título VI de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre. En la tramitación del procedimiento se garantizará, en todo caso, el derecho a la audiencia del interesado.

El plazo máximo para resolver y notificar la resolución del procedimiento de baja será de seis meses desde la fecha del acuerdo de iniciación. Dicho plazo podrá suspenderse y ampliarse de acuerdo con lo previsto en los apartados 5 y 6 del artículo 42 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre.

Si transcurre el plazo para resolver sin que se haya notificado resolución expresa, se producirá la caducidad del procedimiento.

Contra la citada resolución se podrá interponer recurso de alzada ante el Secretario General de Pesca, de conformidad con lo previsto en los artículos 114 y siguientes de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre.

4. La situación de baja será reversible mediante la subsanación de las causas que la causaron y tras nueva solicitud por parte del armador o propietario del buque correspondiente o, en su caso, de su representante legal.

Artículo 14. *Utilización de medios electrónicos.*

La documentación requerida para la inscripción y su mantenimiento en el RESAE se facilitará, en la medida de lo posible, por medios electrónicos a través de la Sede Electrónica del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, acompañada del certificado de firma digital cuando proceda, de acuerdo con lo establecido en la Ley 11/2007, de 22 de junio.

El Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente realizará las adaptaciones necesarias en la aplicación del Censo de la Flota Pesquera Operativa para que se pueda garantizarse la gestión electrónica de este registro.

Disposición adicional primera. *Atribución de facultades.*

Se faculta al Director General de Ordenación Pesquera para modificar el contenido del anexo I mediante resolución que se publicará en el «Boletín Oficial del Estrado».

Disposición adicional segunda. *No incremento del gasto público.*

Las medidas incluidas en esta norma serán atendidas con las disponibilidades presupuestarias existentes en cada ejercicio presupuestario y no podrán suponer incremento de dotaciones ni de retribuciones ni de otros gastos de personal.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

Queda derogada la Orden AAA/2406/2013, de 23 de diciembre, por la que se crea el Registro Especial de Empresas de Buques de Pesca Españoles que faenan exclusivamente en aguas extracomunitarias.

Disposición final primera. *Modificación de la Orden ARM/1683/2011, de 2 de junio, por la que se regulan los ficheros con datos de carácter personal gestionados por el Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino.*

Se modifica, en los términos previstos en el anexo II, el fichero de datos de carácter personal denominado «47 censo de flota pesquera operativa», creado por la Orden ARM/1683/2011, de 2 de junio, por la que se regulan los ficheros con datos de carácter personal gestionados por el Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino.

Disposición final segunda. *Habilitación competencial.*

Esta orden se dicta en virtud de la competencia exclusiva del Estado en materia de pesca marítima, contenida en el artículo 149.1.19.ª de la Constitución.

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

Modelo de solicitud para la inclusión en el Registro Especial de Empresas de Buques de Pesca Españoles

I. DATOS DE LA EMPRESA ARMADORA O PROPIETARIA DEL BUQUE (SOLICITANTE DE LA INSCRIPCIÓN).

Nombre y apellidos/ Razón social				NIF, NIE o CIF	
Domicilio					
Calle/Plaza y número	Localidad	Provincia	Código postal	Teléfono y fax	Correo electrónico

II. DATOS DEL REPRESENTANTE LEGAL DE LA EMPRESA ARMADORA O PROPIETARIA DEL BUQUE.

Nombre y apellidos				NIF o NIE	
Domicilio					
Calle/Plaza y número	Localidad	Provincia	Código postal	Teléfono y fax	Correo electrónico

III. FECHA DE INSCRIPCIÓN DE LA EMPRESA ARMADORA EN EL REGISTRO MERCANTIL, Y POSTERIORES MODIFICACIONES.

Nombre o razón social	Fecha inscripción	Modificaciones

IV. DATOS DEL BUQUE POR EL QUE SE SOLICITA LA INSCRIPCIÓN.

Nombre y código del buque	Matrícula y Folio	Arqueo bruto (G.T.)	Puerto Base

V. BUQUE AUXILIAR.

Nombre y código del buque	Matrícula y Folio	Arqueo bruto (G.T.)	Puerto Base

VI. DOMICILIO A EFECTOS DE NOTIFICACIÓN.[1]

Domicilio	Medio preferente de notificación

El/la abajo firmante declara que son ciertos los datos consignados en esta solicitud, aceptando y comprometiéndose a probarlos documentalmente.

☐ **Asimismo, autoriza a la Dirección General de Ordenación Pesquera del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente para comprobar sus datos de identidad personal, mediante consulta al Sistema de Verificación de Datos de Identidad establecido en la Orden PRE/3949/2006, de 26 de diciembre. En su defecto, deberá aportarse fotocopia compulsada del documento nacional de identidad.**

En……, a……..de……..de 201…

Firma:

PROTECCIÓN DE DATOS.

La presente solicitud contiene datos de carácter personal que se van a incorporar a un fichero de datos de carácter personal de titularidad pública denominado “47 censo de flota pesquera operativa”, dependiente de la Secretaría General de Pesca (Dirección General de Ordenación Pesquera) y autoriza a dicho titular a tratarlos automatizadamente con la única finalidad de gestionar funciones derivadas del motivo de la solicitud y, en su caso, cederlos a los organismos previstos. Conforme a la Ley Orgánica 15/1999, de 13 de diciembre, de Protección de Datos de Carácter Personal, podrá ejercer los derechos de acceso, rectificación, cancelación y oposición ante la Dirección General de Ordenación Pesquera, c/ Velázquez, 144, 28006 Madrid.

Sr. Director General de Ordenación Pesquera.
Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.
C/ Velázquez, 144.
28006 MADRID.

[1] Deberá consignarse, al menos, un lugar para realizar la notificación y el medio o medios preferentes por los que desea que se lleve a cabo la misma, la cual se practicará por cualquier medio que permita tener constancia de su recepción por el interesado o su representante, así como de la fecha, la identidad y el contenido del acto notificado.

ANEXO II

Modificación del fichero de datos de carácter personal «47 censo de flota pesquera operativa»

a) Identificación del fichero, indicando su denominación, así como la descripción de su finalidad y usos previstos.

a.1) Identificación del fichero: 47 censo de la flota pesquera operativa.

a.2) Finalidad y usos previstos: Tratamiento de los datos característicos de los buques (cambios, desguaces, buques irregulares, hundimientos, exportaciones e identificación de empresas de buques de pesca españoles que faenan exclusivamente en aguas extracomunitarias) y de sus propietarios y armadores.

b) Origen de los datos, indicando el colectivo de personas sobre los que se pretende obtener datos de carácter personal o que resulten obligados a suministrarlos, el procedimiento de recogida de datos, y su procedencia.

b.1) Colectivo: Armadores y propietarios.

b.2) Procedencia: Administraciones públicas, el propio interesado o su representante legal.

c) Estructura básica del fichero y el sistema de tratamiento utilizado en su organización.

c.1) Estructura: Datos identificativos: DNI/NIF; dirección; otros datos de carácter identificativo; nombre y apellidos, datos de buques, datos de armadores y propietarios y datos de pesca; en su caso, declaración responsable del armador del buque de que no faena dentro de las 200 millas náuticas desde la línea de base de los Estados miembros de la Unión Europea, fechas de solicitud de alta, baja y modificación de datos, y fecha de inscripción y baja; observaciones.

Otras categorías de datos de carácter personal:

Datos especialmente protegidos.

c.2) Sistema de tratamiento: Automatizado.

d) Comunicaciones de los datos previstas, indicando en su caso, los destinatarios o las categorías de destinatarios y legislación aplicable: Otros órganos de las comunidades autónomas; asociaciones y organizaciones sin ánimo de lucro.

e) Transferencias internacionales previstas a terceros países, con indicación, en su caso, de los países de destino de los datos: No hay previstas transferencia internacionales de datos.

f) Órganos responsables del fichero: Secretaría General de Pesca.

g) Servicios o unidades ante los que pueden ejercitarse los derechos de acceso, rectificación, cancelación y oposición: Dirección General de Ordenación Pesquera, C/ Velázquez, 144, 28006 Madrid.

h) Nivel básico, medio o alto de seguridad que resulte exigible, de acuerdo con lo establecido en el título VIII del RLOPD: Básico.

§ 17

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

El apartado 7 del artículo 34 de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, texto refundido aprobado por Real Decreto legislativo 1/1995, de 24 de marzo, autoriza al Gobierno para establecer, a propuesta del Ministro de Trabajo y Seguridad Social y previa consulta a las organizaciones sindicales y empresariales más representativas, ampliaciones o limitaciones en la ordenación y duración de la jornada de trabajo y de los descansos para aquellos sectores y trabajos que por sus peculiaridades así lo requieran. En el mismo sentido, el apartado 1 del artículo 36 y el apartado 1 del artículo 37 de la Ley citada otorgan al Gobierno idéntica facultad en relación con la duración de la jornada de trabajo de los trabajadores nocturnos y con el descanso semanal, así como para la fijación de regímenes de descanso alternativos para actividades concretas.

La regulación de jornadas especiales de trabajo, entendiendo por tales aquellas que difieren en uno u otro aspecto de la normativa laboral común en materia de jornada, constituye una tradición en nuestro Derecho, derivada de la necesidad de adaptar las normas generales a las características y necesidades específicas de determinados sectores y trabajos, bien para permitir una ampliación o una utilización más flexible de dichas normas en función de las exigencias organizativas de tales actividades o de las peculiaridades del tipo de trabajo o del lugar en que se presta, bien para establecer limitaciones adicionales tendentes a reforzar la protección de la salud y seguridad de los trabajadores en aquellos casos en que la prolongación en el tiempo por encima de ciertos límites de unas determinadas condiciones de prestación del trabajo pudiera entrañar un riesgo para aquéllos.

El Real Decreto 2001/1983, de 28 de julio, sobre regulación de la jornada de trabajo, jornadas especiales y descansos, procedió en su momento a tal ordenación, refundiendo y sistematizando en su Título III la hasta entonces dispersa normativa sectorial en la materia. La pérdida de vigencia de las normas sobre jornada y descansos de este Real Decreto a partir del 12 de junio de 1995, de conformidad con la previsión de la disposición transitoria quinta del Estatuto de los Trabajadores, aconseja la aprobación de una nueva norma que mantenga los aspectos tradicionales de la ordenación de la jornada y de los descansos en los sectores y actividades afectados, adecuándolos tanto a las modificaciones experimentadas en la normativa legal general y en las formas y modalidades de prestación de los trabajos, como a la aparición de nuevas realidades laborales necesitadas de un tratamiento específico, así como en general a una valoración creciente de la importancia de

las normas en materia de jornada para una adecuada protección de la salud y la seguridad de los trabajadores.

A tales fines responde la presente norma, que teniendo especialmente en cuenta las prescripciones contenidas en la Directiva 93/104/CE, del Consejo, de 23 de noviembre, relativa a determinados aspectos de la ordenación del tiempo de trabajo, persigue hacer compatibles las necesidades específicas a que se ha hecho referencia con el respeto del derecho de los trabajadores al descanso y a la limitación de la jornada laboral, de forma que, a través de un régimen de descansos alternativos, las peculiaridades que la norma regula no redunden tanto en una real ampliación de la jornada o en una reducción de los descansos, como en una posibilidad de ordenación más flexible de los mismos de manera adecuada a las características de cada actividad. En dicha adecuación, la norma otorga un valor primordial al papel de la negociación colectiva, en coherencia con el propio tratamiento que la Ley 11/1994, modificadora del Estatuto de los Trabajadores, dio a las normas de jornada y, en general, con las nuevas dimensiones abiertas a dicha negociación tras la reciente reforma de nuestra normativa laboral.

En su virtud, consultadas las organizaciones sindicales y empresariales más representativas, a propuesta del Ministro de Trabajo y Seguridad Social, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 21 de septiembre de 1995,

D I S P O N G O :

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.

Sección 5.ª Trabajos en determinadas condiciones específicas

Artículo 19. *Trabajo a turnos.*

1. En las empresas en que se realicen actividades laborales por equipos de trabajadores en régimen de turnos, y cuando así lo requiera la organización del trabajo, se podrá acumular por períodos de hasta cuatro semanas el medio día del descanso semanal previsto en el apartado 1 del artículo 37 del Estatuto de los Trabajadores, o separarlo del correspondiente al día completo para su disfrute en otro día de la semana.

2. En dichas empresas, cuando al cambiar el trabajador de turno de trabajo no pueda disfrutar del descanso mínimo entre jornadas establecido en el apartado 3 del artículo 34 del citado Estatuto, se podrá reducir el mismo, en el día en que así ocurra, hasta un mínimo de siete horas, compensándose la diferencia hasta las doce horas establecidas con carácter general en los días inmediatamente siguientes.

Artículo 20. *Trabajos de puesta en marcha y cierre de los demás.*

La jornada de los trabajadores cuya acción pone en marcha o cierra el trabajo de los demás, siempre que el servicio no pueda realizarse turnándose con otros trabajadores dentro de las horas de la jornada ordinaria, podrá ampliarse por el tiempo estrictamente necesario para ello, en la forma y mediante la compensación que se establezca por acuerdo o pacto, y con respeto en todo caso de los períodos de descanso entre jornadas y semanal previstos en los artículos 34.3 y 37.1 del Estatuto de los Trabajadores.

El tiempo de trabajo prolongado no se tendrá en cuenta a efectos de la duración máxima de la jornada ordinaria laboral, ni para el cómputo del número máximo de horas extraordinarias.

Artículo 21. *Trabajos en condiciones especiales de aislamiento o lejanía.*

Mediante convenio colectivo o, en su defecto, por acuerdo entre la empresa y los representantes legales de los trabajadores se podrán adaptar las disposiciones generales del Estatuto de los Trabajadores a las necesidades específicas de aquellas actividades no relacionadas en otras secciones de este capítulo caracterizadas, bien por el alejamiento entre el lugar de trabajo y el de residencia del trabajador, bien por el aislamiento del centro de trabajo por razones de emplazamiento o climatología, computándose los descansos entre jornadas y semanal por períodos que no excedan de ocho semanas.

Salvo situaciones excepcionales relacionadas con la necesidad de garantizar el servicio o la producción, se deberá respetar en todo caso un descanso entre jornadas de diez horas.

Artículo 22. *Trabajos en actividades con jornadas fraccionadas.*

1. A efectos de lo dispuesto en este artículo, se consideran actividades con jornadas fraccionadas aquellas del sector de servicios que, no excediendo en su duración total de la de la jornada ordinaria pactada, deban, por su propia naturaleza, extenderse de forma discontinua a lo largo de un período de tiempo superior a doce horas al día, de manera que

no resulte posible el disfrute por el trabajador que las realiza de un descanso ininterrumpido de doce horas entre el fin de una jornada y el comienzo de la siguiente.

2. Mediante convenio colectivo o, en su defecto, por acuerdo entre la empresa y los representantes legales de los trabajadores podrá establecerse para las actividades a que se refiere este artículo un descanso mínimo entre jornadas de hasta nueve horas, siempre que el trabajador pueda disfrutar durante la jornada, en concepto de descanso alternativo compensatorio, de un período de descanso ininterrumpido de duración no inferior a cinco horas.

[. . .]

CAPITULO IV

Trabajo nocturno

Artículo 32. *Excepciones a los límites de jornada de los trabajadores nocturnos.*

1. La jornada de trabajo máxima de los trabajadores nocturnos establecida en el párrafo segundo del apartado 1 del artículo 36 del Estatuto de los Trabajadores sólo podrá superarse, mediante la realización de horas extraordinarias o la ampliación del período de referencia de quince días previsto en el mismo, con sujeción a las condiciones y límites que se establecen en el presente artículo, en los siguientes casos:

a) En los supuestos de ampliaciones de jornada previstos en el capítulo II de este Real Decreto.

b) Cuando resulte necesario para prevenir y reparar siniestros u otros daños extraordinarios y urgentes.

c) En el trabajo a turnos, en caso de irregularidades en el relevo de los turnos por causas no imputables a la empresa.

2. Las excepciones a los límites de jornada de los trabajadores nocturnos a que se refiere el número anterior no podrán tener por efecto la superación de una jornada de ocho horas diarias de trabajo efectivo de promedio en un período de referencia de cuatro meses en los supuestos previstos en el párrafo a) del apartado anterior, o de cuatro semanas en los restantes supuestos.

Para el cumplimiento de lo dispuesto en el párrafo anterior, cuando la ampliación de la jornada se materialice mediante la realización de horas extraordinarias, sea cual fuere la forma de compensación de las mismas acordada por las partes conforme a lo dispuesto en el artículo 35.1 del Estatuto de los Trabajadores y sin perjuicio del respeto de ésta, deberá reducirse la jornada de trabajo de los trabajadores afectados en los días subsiguientes hasta alcanzar el referido promedio en el período de referencia correspondiente.

3. En los convenios colectivos podrá acordarse la ampliación del período de referencia previsto en el apartado anterior para los supuestos a que se refiere el párrafo a) del apartado 1 de este artículo hasta un máximo de seis meses.

Artículo 33. *Jornada máxima de los trabajadores nocturnos en trabajos con riesgos especiales o tensiones importantes.*

1. La jornada de trabajo máxima de los trabajadores nocturnos cuyo trabajo implique riesgos especiales o tensiones físicas o mentales importantes será de ocho horas en el curso de un periodo de veinticuatro horas durante el cual realicen un trabajo nocturno, salvo que deba ser inferior, según lo previsto en el capítulo III.

A efectos de lo dispuesto en este artículo los trabajos que impliquen riesgos especiales o tensiones físicas o mentales importantes serán los definidos como tales en convenio colectivo o, en su defecto, por acuerdo entre la empresa y los representantes de los trabajadores, tomando en consideración los efectos y los riesgos inherentes al trabajo nocturno.

2. La jornada de trabajo máxima de los trabajadores nocturnos establecida en el apartado 1 sólo podrá superarse en los supuestos previstos en el artículo 32.1.b) y c).

Disposición adicional primera. *Mantenimiento de condiciones más beneficiosas.*

Las normas en materia de jornada establecidas por disposiciones legales y reglamentarias del Estado, por convenios colectivos y contratos de trabajo o por usos y costumbres locales y profesionales que fueran más favorables para los trabajadores que las establecidas en esta norma no se entenderán modificadas por lo dispuesto en la misma, subsistiendo en sus propios términos sin perjuicio de su ulterior modificación en la forma que en cada caso proceda.

[. . .]

Disposición adicional tercera. *Competencia de los representantes de los trabajadores en materia de jornada.*

Sin perjuicio de las competencias reconocidas a los representantes de los trabajadores en materia de jornada en el Estatuto de los Trabajadores y en el presente Real Decreto, éstos tendrán derecho a:

a) Ser consultados por el empresario y emitir informe con carácter previo a la elaboración del calendario laboral a que se refiere el apartado 6 del artículo 34 del Estatuto de los Trabajadores.

b) Ser informados mensualmente por el empresario de las horas extraordinarias realizadas por los trabajadores, cualquiera que sea su forma de compensación, recibiendo a tal efecto copia de los resúmenes a que se refiere el apartado 5 del artículo 35 del Estatuto de los Trabajadores.

Disposición adicional cuarta. *Prohibición del trabajo nocturno de los trabajadores menores de dieciocho años en la marina mercante y en la pesca.*

A efectos de la prohibición del trabajo nocturno de los trabajadores menores de dieciocho años prevista en el apartado 2 del artículo 6 del Estatuto de los Trabajadores, en el trabajo a bordo de los buques en la marina mercante y en la pesca, se considerará trabajo nocturno el realizado entre las diez de la noche y las siete de la mañana.

Disposición adicional quinta. *Tripulaciones mínimas de seguridad.*

1. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 77.1.º de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, la tripulación mínima de seguridad de los buques, determinada por la Dirección General de la Marina Mercante mediante Resolución administrativa, deberá ajustarse a criterios de seguridad, suficiencia y eficiencia.

2. A efectos de lo establecido en el artículo citado en el apartado anterior, la Dirección General de la Marina Mercante, al fijar o revisar la tripulación mínima de seguridad, tendrá en cuenta la necesidad de evitar o reducir al mínimo, en la medida de lo posible, el exceso de horas de trabajo, así como garantizar un período de descanso suficiente y limitar la fatiga.

3. Cuando la Inspección de Trabajo y Seguridad Social en el ejercicio de sus funciones detecte, al comprobar los registros individuales a los que se hace referencia en el nuevo artículo 18 bis 2. del presente Real Decreto, que se han producido incumplimientos de las disposiciones relativas a las horas de trabajo o de descanso, que pudieran afectar directamente a la seguridad marítima o de la navegación, o en su caso poner de manifiesto la conveniencia de revisar la tripulación mínima de seguridad del buque, lo pondrá en conocimiento de la Dirección General de la Marina Mercante a los efectos oportunos.

[. . .]

Disposición transitoria única. *Mantenimiento de Convenios Colectivos en vigor.*

El régimen de ordenación global de las jornadas especiales previstas en este Real Decreto establecido en los Convenios Colectivos vigentes en la fecha de su entrada en vigor se mantendrá, con carácter transitorio, hasta la finalización de los efectos temporales de tales convenios.

Disposición derogatoria única. *Alcance de la derogación normativa.*

Queda derogado el Real Decreto 2001/1983, de 28 de julio, sobre regulación de la jornada de trabajo, jornadas especiales y descansos, excepto lo dispuesto en sus artículos 45, 46 y 47 en materia de fiestas laborales, y cuantas normas de igual o inferior rango se opongan a lo dispuesto en este Real Decreto.

Disposición final primera. *Habilitación reglamentaria.*

Se autoriza al Ministro de Trabajo y Seguridad Social para dictar cuantas disposiciones sean necesarias para la aplicación de lo dispuesto en este Real Decreto.

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».

ANEXO I

MODELO DE CUADRO EN EL QUE SE INDICA LA ORGANIZACIÓN DEL TRABAJO A BORDO (*)

MODEL FORMAT FOR TABLE OF SHIPBOARD WORKING ARRANGEMENTS (*)

Nombre del buque/Name of ship: Pabellón/Flag of ship:

Número OMI (si lo hay)/IMO nomber (if any):
Última versión del cuadro/Latest update of table: página ( ) de ( )/( ) of ( ) pages.

El número máximo de horas de trabajo o número mínimo de horas de descanso se determinará según lo dispuesto en el Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo, modificado por el Real Decreto 285/2002, de 22 de marzo, promulgado con arreglo a la previsto en el Convenio sobre las horas de trabajo a bordo y a la dotación de los buques de la OIT, 1996 (Convenio 180) y en todo convenio colectivo registrado autorizado conforme a dicho Convenio y el Convenio Internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978, modificado (Convenio de Formación) ([2])/The maximun hours of work or minimum hours of rest are applicable in accordance with Royal Decree 1561/1995, of 21 september, on special working hours, as amended by Royal Decree 285/2002, of 22 march, issued in conformity with ILO´s Seafarer´s Hours of Work and the Manning of Ships Convention 1996 (No 180) and with any applicable collective agreement registered or authorised in accordance with that Convention and with the International Convention on standards of training, certification and watchkeeping for seafarers, 1978, as amended, (STCW Convention) ([2]).

Número máximo de horas de trabajo o número mínimo de horas de descanso ([3])/ Maximun hours of work or minimum hours of test ([3]):

Otras prescripciones/Other requirements:

Puesto/cargo ([4]) Position/rank ([4])	Horas diarias de trabajo previstas en la mar Scheduled daily work hours at sea		Horas diarias de trabajo previstas en puerto Scheduled daily work hours in port		Observaciones Comments	Número total de horas diarias de trabajo/descanso (*)/Total daily work/rest hours	
	Guardia (de-a) Watchkeeping (from-to)	Cometidos distintos de la guardia (de-a) ([5]) Non-Watchkeeping duties (from-to) ([5])	Guardia (de-a) Watchkeeping (from-to)	Cometidos distintos de la guardia (de-a) Non-Watchkeeping duties (from-to) ([5])		En la mar At sea	En puerto In port

Firma del capitán/Signature of the master:

([1]) Los términos utilizados en el presente modelo figurarán en el idioma común de trabajo del buque y en inglés/The termins used in this model table are to appear in the common working language of the ship and in English.

([2]) Véanse al dorso extractos del Convenio 180 de la OIT y del Convenio de Formación / See overleaf for selected extracts from ILO Convention No 180 and the STCW Convention.

([3]) Táchese lo que no proceda/Delete as applicable.

([4]) Para los puestos/cargos que figuran también en el documento relativo a la tripulación mínima de seguridad del buque, utilícese la misma terminología que en dicho documento/For those positions/ranks that are also lasted in the ship´s safe manring documents the terminology used should be the game as in that document.

([5]) Para el personal de guardia, la sección de observaciones puede utilizarse para indicar el número de horas que se prevé dedicar a tareas no programadas, las cuales se harán constar en la columna del número total de horas de trabajo diarias correspondientes/For watchkeeping personnel, the comment section may be used to indicate the anticipated number of hours to be devoted to unscheduled work and any such hours should be included in the appropriate total daily work hours.

EXTRACTOS DEL CONVENIO 180 DE LA OIT Y DEL CONVENIO PARA LA FORMACIÓN, TITULACIÓN Y GUARDIA DE LA GENTE DE MAR

SELECTED TEXTS FROM ILO CONVENTION No 180 AND THE STCW CONVENTIONS

Convenio 180 de la OIT/ILO Convention No 180

Apartado 1 del artículo 5 / Article 5.1

Los límites en relación con las horas de trabajo o de descanso serán los siguientes a) el número máximo de horas de trabajo no excederá de: i) 14 horas por cada período de 24 horas, ni ii) 72 horas por cada período de siete días; o bien b) el número mínimo de horas de descanso no será inferior a: i) diez horas por cada período de 24 horas, ni ii) 77 horas por cada período de siete días. / The limits on hours of work or rest shall be as follows: (a) maximun hours of work shall non exceed: (i) 14 hours in any 24-hour period; and (ii) 72 hours in any seven-day period, or (b) minimun hours of rest shall not be less than: (i) 10 hours in any 24-hour period, and (ii) 77 hours in any seven-day period.

Apartado 2 del artículo 5 / Article 5.2

Las horas de descanso podrán agruparse en dos períodos como máximo, uno de los cuales deberá ser de al menos seis horas ininterrumpidas, y el intervalo entre dos periodos consecutivos de descanso, no excederá de 14 horas. / Hours of rest may be divided into no more than two periods, one of which shall be at least six hours in length, and the interval between consecutive periods of rest shall not exceed 14 hours.

Apartado 6 del artículo 5 / Article 5.6

Las disposiciones de los apartados 1 y 2 del presente artículo no impedirán que un Miembro cuente con medidas en la legislación nacional o con procedimientos que faculten a la autoridad competente a autorizar o registrar convenios colectivos que permitan excepciones a los límites establecidos. Tales excepciones deberán ajustarse en la medida de lo posible a las normas establecidas, pero podrán tomarse en cuenta la mayor frecuencia o duración de los períodos de licencia o el otorgamiento de licencias compensatorias a la gente de mar que realiza guardias o que trabaja a bordo de buques dedicados a travesías de corta duración. / Nothing in paragraphs 1 and 2 shall prevent the Member from having nacional laws or regulations or a procedure for the competent authority to authorise or register collective agreements permitting exceptions to the limits set out. Such exceptions shall, as far as possible, follow the standards set out but may take account of more frequent or longer leave periods or the granting of compensatory leave for watchkeeping seafarers or seafarers working on board ships on short voyages.

Apartado 1 del artículo 7 / Article 7.1

Ninguna disposición del presente Convenio se interpretará en menoscabo del derecho del capitán de un buque a exigir que un marino efectúe las horas de trabajo necesarias para garantizar la seguridad inmediata del buque, de las personas a bordo o la carga, o para socorrer a otros buques o personas que corran peligro en el mar. / Nothing in this Convention shall be deemed to impair the right of the master of a ship to require a seafarer to perform any hours of work necessary for the inmediate safety of the ship, persons on board or cargo, or for the purpose of giving assistance to other ships or persons in distress at sea.

Apartado 3 del artículo 7 / Article 7.3

Tan pronto como sea posible después de restablecida la normalidad, el capitán deberá velar por que se conceda a todo marino que haya trabajado durante su horario normal de descanso un periodo adecuado de descanso./ As soon as practicable after the normal situation has been restored, the master shall ensure that any seafarers who have performed work in a scheduled rest period are provided with an adequate period of rest.

Convenio de Formación / STCW Convention

Sección A-VII//I del Código de Formación (obligatoria) / Section A-VIII/1 of the STCW Code (Mandatory)

1. Toda persona a la que se hayan asignado tareas como oficial encargado de una guardia o como marinero que forme parte de la misma tendrá, como mínimo, 10 horas de descanso en todo período de 24 horas / All persons who are assigned duty as officer in charge of a watch or seafarer on watch shall be provided with a minimum of 10 hours's rest in any 24-hour period.

2. Los descansos podrán agruparse en dos períodos como máximo, uno de los cuales habrá de tener un mínimo de seis horas de duración. The hours of rest may be divided into no more than two periods, one of which shall be at least six hours in length.

3. Las prescripciones relativas a los períodos de descanso que se indican en los apartados 1 y 2 no habrán de mantenerse durante una emergencia, un ejercicio o en otra situación operacional imperativa. / The requirements for rest periods laid down in paragraphs 1 and 2 need not be maintained in the case of an emergency or drill or in other overriding operational conditions.

4. Sin perjuicio de lo dispuesto en los apartados 1 y 2, el periodo mínimo de diez horas puede reducirse a seis horas, a condición de que tal reducción no se aplique durante más de dos días y que se concedan al menos setenta horas de descanso en cada período de siete días. / Notwithstanding the provisions of paragraphs 1 and 2, the minimum period of 10 hours may he reduced to not less than 6 consecutive hours provided that any such reduction shall not extend beyond two days and not less than 70 hours of rest are provided each seven-day period.

5. Las administraciones exigirán que los avisos correspondientes a los períodos de guardia se coloquen en lugares fácilmente accesibles. / Administrations shall require that watch schedules be posted where they are easily accessible.

Sección B-VIII/1 del Código de Formación (orientación) / Section B-VIII/1 of the STCW Code (Guidance)

3. Al aplicar las prescripciones de la regla VIII/1, se tendrá en cuenta los puntos siguientes: / In applying Regulation VIII/1, the following should be taken into account:

1) las disposiciones para evitar la fatiga garantizarán que el total de horas trabajadas no sea excesivo o irrazonable. En particular, los períodos de descanso mínimo especificados en la sección A-VIII/1 no deberán entenderse en el sentido de que las demás horas se puedan dedicar a la guardia o a otros servicios; / provisions made to prevent fatigue should ensure that excesive or unreasonable overall working hours are not undertaken. In particular, the minimum rest periods specified in Section A-VIII/1 should not be interpreted as implying that all other hours may be devoted to wachtkeeping or other duties;

2) la frecuencia y la duración de los períodos de vacaciones, y la concesión compensatoria de días libres son factores concretos que contribuyen a evitar que se acumule la fatiga. / that the frequency and length of leave periods, and the granting of

compensatory leave, are material factors in preventing fatigue from building up over a period of time;

3) las disposiciones podrán alterarse en el caso de buques dedicados a viajes cortos a condición de que se establezcan procedimientos especiales de seguridad. / the provision may be varied for ships on short sea voyages, provided special safety arrangements are put in place.

ANEXO II

MODELO DE REGISTRO DE LAS HORAS DE TRABAJO O DESCANSO DE LOS TRABAJOS A BORDO DE BUQUES DEDICADOS A LA MARINA MERCANTE ([1])

MODEL FORMAT FOR RECORD OF HOURS OF WORK OR HOURS OF REST OF SEAFARERS WORKING ON BOARD SHIPS ENGAGED IN COMMENCIAL MARITIME OPERATIONS ([1])

Página 1 de 2/ Pag 1 of 2

Nombre del buque/Name of ship:

Número OMI (si lo hay/IMO number (if any):

Pabellón del buque/ Flag of ship:

Marino (nombre y apellidos)/Seafarer (full name) :

Puesto/cargo/Position/rank ([2]):

Mes y año / Month and year:

Personal de guardia/Watchkeeper ([3]): sí / yes ❑ no / no ❑

Registro de las horas de trabajo/descanso/Record of hours of work/rest (4).

Indíquese los períodos de trabajo o descanso, según proceda, mediante una «X», o una línea o fecha continua/Please mark periods of work or rest, as applicable, with X, or using a continuous line or arrow.

RELLÉNESE EL CUADRO QUE FIGURA AL DORSO
COMPLETE THE TABLE ON THE REVERSE SIDE

Este buque está sujeto a las siguientes leyes, reglamentaciones y convenios colectivos nacionales relativos a los límites de las horas de trabajo o períodos de descanso/The following national laws, regulations and/or collective agreements governing limitations on working hours or mininum rest periods apply to this ship: Certifico que el presente documento registra de forma fidedigna las horas de trabajo o de descanso del interesado/I agree that this record is an accurate reflection of the hours of work or rest of the seafarer concerned. Nombre y apellidos del capitán o de la persona autorizada a firmar el registro/Name of master or person authorised by master to sign this record El presente registro se firmará semanalmente/This record will be signed weekly.

Firma del capitán o persona autorizada/Signature of master or autohorised person:	Firma del marino/Signatura of seafarer:

Semana (de-a): Week (from-to)	Semana (de-a): Week (from-to)		Semana (de-a): Week (from-to)	Semana (de-a): Week (from-to)
Semana (de-a): Week (from-to)	Semana (de-a): Week (from-to)		Semana (de-a): Week (from-to)	Semana (de-a): Week (from-to)
Semana (de-a): Week (from-to)			Semana (de-a): Week (from-to)	

El marino recibirá mensualmente una copia del presente registro/ A copy of this record is to be given to the seafarer monthly	El presente documento estará sujeto a las funciones de vigilancia y exigencia del cumplimiento de la legislación laboral que corresponden en España a la Inspección de Trabajo y Seguridad Social respecto a los buques españoles y a la Administración Marítima española respecto a los buques extranjeros./ In Spain this form is subject to examination and endorsement under procedures established by the Spanish Labour and Social Security Inspectorate with regard to the Spanish ships and by the Spanish Maritim Administration with regard to the foreing ships.

(1) Los términos utilizados en el presente modelo figurarán en el idioma común de trabajo del buque y en inglés/The terms used in this model table are to appear in the common working language of the ship and in English.
(2) Para los puestos/cargos que figuran también en el documento relativo a la tripulación mínima de seguridad del buque, utilícese la misma terminología que en dicho documento/ For those positions/ranks that are also listed in the ship´s a safe manning document, the terminology used should be the same as in that document.
(3) Márquese √ en la casilla correspondiente/Tick as appropriate.
(4) Táchese lo que no proceda / Delete as appropriate.

Indíquense los periodos de trabajo o descanso, según proceda, con una «X» o una línea o flecha continua. / Please mark periods or work or rest, as applicable, with an X, or using a continuous line or arrow										Número de horas de descanso en un período de 24 horas/ Hours of rest in 24 hour period	Observa-ciones/ Comments	El marino no debe rellenar esta parte ([1])/ Not to be completed by the seafarer ([1])	
Hora 0/ Hour 0	00	01	02	03	[...]	20	21	22	23			Número de horas de trabajo o de descanso, según proceda, en un período de 24 horas ([2]) / Hours of work or rest, as applicable, in any 24 hour period ([2])	Número de horas de trabajo o de descanso, según proceda, en un período de 7 días ([2]) / Hours of work or rest, as applicable, in any 24 hour period ([2])
Fecha/ Date					[...]								
					[...]								
					[...]								
					[...]								
					[...]								
					[...]								
					[...]								
					[...]								
					[...]								
					[...]								
					[...]								
					[...]								
					[...]								
					[...]								
					[...]								
					[...]								
					[...]								
					[...]								
					[...]								
					[...]								
					[...]								
					[...]								
					[...]								
					[...]								
					[...]								
					[...]								
					[...]								
					[...]								
					[...]								
					[...]								
					[...]								
					[...]								
Hora 0/ Hour 0	00	01	02	03	[...]	20	21	22	23				

(1) Rellénese y utilícese con arreglo a los procedimientos previstos por la autoridad competente respetando los correspondientes requisitos del Convenio 180 de la OIT sobre la ordenación del tiempo de trabajo de la gente del mar y la dotación de los buques, de 1996 / For completion and use in accordance with the procedures established by the competent authority in compliance with the relevant requirements of ILO Convention No 180 on Seafarers Hours of Work and the Manning of Ships Convention. 1996.
(2) Podrá exigirse cálculos y verificaciones suplementarias para cerciorarse del cumplimiento de los requisitos correspondientes del Convenio 180 de la OIT sobre la ordenación del tiempo de trabajo de la gente de mar y la dotación de los buques, de 1996, y del Convenio internacional sobre la normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, de 1978 / Additional calculations or verifications may be necessary to ensure compliance with the relevant requirements of ILO Convention No 180 on Seafarers Hours of Work and the Manning of Ships Convention, 1996 and the International Convention on Standars of Training, Certification and Watchkeeping, 1978 as amended.

[. . .]

§ 18

Real Decreto 525/2002, de 14 de junio, sobre el control de cumplimiento del Acuerdo comunitario relativo a la ordenación del tiempo de trabajo de la gente de mar

Ministerio de Fomento
«BOE» núm. 152, de 26 de junio de 2002
Última modificación: sin modificaciones
Referencia: BOE-A-2002-12505

La Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo aprobó en 1996 el Convenio 180, relativo a las horas de trabajo a bordo y la dotación de los buques, así como el Protocolo de 1996 relativo al Convenio 147 de la Organización Internacional del Trabajo, sobre la marina mercante (normas mínimas), este último con el objeto de incorporar precisamente el Convenio 180, entre otros, al anexo del Convenio 147. Ambos instrumentos están aún pendientes de conseguir las ratificaciones necesarias para su entrada en vigor.

En 1998, la Asociación de Armadores de la Comunidad Europea y la Federación de Sindicatos del Transporte de la Unión Europea suscribieron el Acuerdo sobre la ordenación del tiempo de trabajo de la gente de mar, cuyas cláusulas recogen básicamente las disposiciones de los artículos 1 a 13 del Convenio 180 de la Organización Internacional del Trabajo.

Posteriormente, el Consejo de la Unión Europea adoptó la Directiva 1999/63/CE, de 21 de junio, relativa al Acuerdo sobre la ordenación del tiempo de trabajo de la gente de mar suscrito por la Asociación de Armadores de la Comunidad Europea (ECSA) y la Federación de Sindicatos del Transporte de la Unión Europea (FST), con la finalidad de plasmar en una norma jurídica el Acuerdo de 1998, que figura como anexo a la propia Directiva.

La Directiva 1999/63/CE ha sido incorporada al ordenamiento jurídico español por el Real Decreto 285/2002, de 22 de marzo, por el que se modifica el Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo, en lo relativo al trabajo en la mar.

El 13 de diciembre de 1999 fue adoptada la Directiva 1999/95/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre el cumplimiento de las disposiciones relativas al tiempo de trabajo de la gente de mar a bordo de buques que hagan escala en puertos de la Comunidad, con la finalidad de salvaguardar la salud, las condiciones de vida y trabajo de la gente de mar, la seguridad marítima y la prevención de la contaminación del medio ambiente marino.

La Directiva 1999/95/CE pretende que cada Estado miembro vele por el cumplimiento íntegro del Acuerdo de 1998 respecto de sus propios buques mercantes, así como por el cumplimiento de las cláusulas 1 a 12 del mismo respecto de los buques que no enarbolen su pabellón, cuando hagan escala en sus puertos.

Asimismo, las citadas cláusulas 1 a 12 reproducen prescripciones del Convenio 180 de la OIT, por lo que no debe exigirse su cumplimiento a los buques extracomunitarios mientras dicho convenio no haya entrado en vigor, según prescribe la Directiva 1999/95/CE.

Por último, la citada Directiva establece el principio de trato no más favorable a los buques que no sean signatarios del convenio citado en el párrafo anterior que a los que sí lo sean.

Desde el punto de vista competencial, debe precisarse que el artículo 149.1.20.ª de la Constitución atribuye al Estado la competencia exclusiva sobre la marina mercante, de la que forma parte integrante la inspección técnica y operativa de buques, tripulaciones y mercancías, de conformidad con el artículo 6.1.g) de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

Este Real Decreto, dentro de dicho ámbito competencial, tiene por finalidad incorporar al ordenamiento jurídico español las prescripciones de la Directiva 1999/95/CE.

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 14 de junio de 2002,

DISPONGO:

Artículo 1. *Objeto y ámbito de aplicación.*

Este Real Decreto tiene por objeto verificar el cumplimiento por los buques mercantes extranjeros de lo dispuesto en las cláusulas 1 a 12 del Acuerdo sobre la ordenación del tiempo de trabajo de la gente de mar, que se recoge en el anexo a este Real Decreto, así como establecer las medidas oportunas para casos de incumplimiento.

Artículo 2. *Definiciones.*

A efectos de este Real Decreto se entenderá por:

1. Buques: los buques mercantes definidos en el artículo 8.3 de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

2. Autoridad competente: el Ministerio de Fomento, a través de la Dirección General de la Marina Mercante y las Capitanías Marítimas.

3. Inspector: una persona al servicio de la Administración pública o cualquier otra persona debidamente autorizada por el Ministerio de Fomento para llevar a cabo las inspecciones de control del estado del puerto y responsable ante dicho Departamento.

4. Denuncia: el acto por el que cualquier interesado en la seguridad del buque, incluida la salud y la seguridad de la tripulación, pone en conocimiento de la autoridad competente una presunta infracción a lo dispuesto en el Real Decreto. No deberá revelarse al capitán ni al naviero del buque la identidad de la persona denunciante.

Artículo 3. *Preparación y envío de informes.*

Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 1, si un órgano adscrito a la Administración marítima española recibe una denuncia que considere fundada u obtiene pruebas, a través de una inspección o de cualquier otro modo, de que un buque que haya hecho escala en puerto español, en el curso normal de su actividad o por razones operacionales, incumple lo dispuesto en las cláusulas 1 a 12 del Acuerdo que figura como anexo a este Real Decreto, elaborará un informe que enviará a la Administración del Estado de matrícula del buque y adoptará las medidas de policía que estime convenientes para corregir las deficiencias de a bordo que considere manifiestamente peligrosas para la salud o la seguridad de la tripulación.

Artículo 4. *Inspección e inspección más detallada.*

1. Al efectuar una inspección, con el contenido previsto en los apartados 1 y 2 del artículo 6 del Reglamento para el control del cumplimiento de la normativa internacional sobre seguridad marítima, prevención de la contaminación y condiciones de vida y trabajo en los buques extranjeros que utilicen puertos o instalaciones situadas en aguas jurisdiccionales españolas, aprobado por el Real Decreto 768/1999, de 7 de mayo, a efectos de verificar el cumplimiento de lo dispuesto en las cláusulas 1 a 12 del Acuerdo que figura como anexo a este Real Decreto, el inspector deberá determinar si:

a) Se ha elaborado un cuadro en el que se indica la organización del trabajo a bordo en el idioma o idiomas de trabajo del buque y en inglés, según el modelo del anexo I del Real Decreto 285/2002, de 22 de marzo, por el que se modifica el Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo, en materia de tiempo de trabajo en la mar u otro modelo equivalente, y dicho cuadro se ha colocado a bordo en un lugar de fácil acceso.

b) Se ha elaborado un registro de las horas de trabajo y horas de descanso de la gente de mar, en el idioma o idiomas de trabajo del buque y en inglés, según el modelo del anexo II del Real Decreto 285/2002, de 22 de marzo, en materia de tiempo de trabajo en la mar u otro modelo equivalente, y dicho registro se lleva a bordo y ha sido debidamente visado por la autoridad competente del Estado de matrícula del buque.

2. Cuando se haya recibido una denuncia al respecto o cuando el inspector, según sus propias observaciones efectuadas a bordo, considere que existen indicios de que la tripulación se encuentra excesivamente fatigada, el mismo llevará a cabo una inspección más detallada, según los criterios de los apartados 3 y 4 del artículo 6 del Reglamento citado en el apartado 1, para determinar si las horas de trabajo o de descanso registradas se ajustan a lo que establecen las cláusulas 1 a 12 del Acuerdo que figura en el anexo a este Real Decreto, y que éstas se han cumplido adecuadamente, teniendo en cuenta otros registros relacionados con el funcionamiento del buque.

Artículo 5. *Rectificación de deficiencias.*

1. Cuando la inspección o una inspección más detallada revelen que un buque incumple lo dispuesto en las cláusulas 1 a 12 del Acuerdo que figura como anexo a este Real Decreto, la Capitanía marítima adoptará las medidas de policía necesarias para garantizar que se remedien cualesquiera situaciones a bordo que resulten manifiestamente peligrosas para la salud o la seguridad de la gente de mar. Dichas medidas podrán incluir la inmovilización del buque hasta que se hayan rectificado las deficiencias detectadas o la tripulación haya gozado de un descanso suficiente.

2. Cuando resulte probado que la tripulación de guardia del primer turno o de los turnos posteriores se encuentra excesivamente fatigada, la Capitanía marítima ordenará la inmovilización del buque hasta que la tripulación haya gozado de un descanso suficiente o hasta que sea convenientemente reforzada, si la fatiga obedece a la insuficiencia de la tripulación.

Artículo 6. *Medidas ulteriores.*

1. Si de conformidad con lo dispuesto en el artículo anterior se prohibiese a un buque abandonar puerto, la Capitanía marítima informará al capitán, al naviero del buque, y a la Administración del Estado de abanderamiento del buque así como al cónsul o, en su defecto, al más próximo representante diplomático de dicho Estado, del resultado de las inspecciones contempladas en el artículo 4, de cualesquiera decisiones adoptadas y, en su caso, de las medidas correctoras necesarias.

2. Cuando se efectúe una inspección en aplicación de este Real Decreto, se evitarán, en lo posible, demoras innecesarias al buque.

Artículo 7. *Recursos.*

Contra el acto de inmovilización podrán los interesados interponer recurso de alzada ante el Director general de la Marina Mercante cuya resolución agota la vía administrativa.

Artículo 8. *Cooperación administrativa.*

1. Las medidas de cooperación previstas en el artículo 15 del Reglamento aprobado por el Real Decreto 768/1999, de 7 de mayo, se harán extensivas al cumplimiento y a la verificación del cumplimiento de lo dispuesto en este Real Decreto.

2. La información relativa a las medidas de policía de inmovilización del buque adoptadas en virtud del artículo 5 se publicará de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 16 del Reglamento aprobado por el Real Decreto 768/1999, de 7 de mayo.

Disposición adicional única. *Actuaciones de comprobación.*

Corresponde a la Administración marítima, en el marco de lo establecido en el Reglamento de inspección y certificación de buques civiles, aprobado por el Real Decreto 1837/2000, de 10 de noviembre, y sin perjuicio de las competencias de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social, comprobar el cumplimiento de lo dispuesto en este Real Decreto.

En el ejercicio de las competencias reguladas en el Reglamento de inspección y certificación de buques civiles, la Administración marítima deberá comprobar en los buques españoles el estado de fatiga de la tripulación en cuanto afecte a la seguridad marítima, a la prevención de la contaminación marina, así como cualesquiera otros extremos que puedan poner en peligro dichos bienes jurídicos.

Disposición transitoria única. *Aplicación a buques extracomunitarios.*

1. Lo dispuesto en este Real Decreto no será de aplicación a los buques mercantes extracomunitarios hasta tanto no entren en vigor el Convenio 180 de la Organización Internacional del Trabajo y el Protocolo del Convenio 147 de la Organización Internacional del Trabajo, en cuyo momento se aplicarán también a los Estados signatarios de dichos instrumentos que no sean miembros de la Unión Europea.

2. No deberá dispensarse un trato más favorable a los buques abanderados en Estados no signatarios de los citados Convenios y Protocolo, que el otorgado a los buques abanderados en Estados signatarios de los mismos y a sus tripulaciones.

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.*

El presente Real Decreto se dicta al amparo de lo previsto en el artículo 149.1.20.ª de la Constitución Española.

Disposición final segunda. *Habilitación normativa.*

Se autoriza al Ministro de Fomento para dictar las disposiciones necesarias para la aplicación de este Real Decreto.

Disposición final tercera. *Entrada en vigor.*

Este Real Decreto entrará en vigor el día 30 de junio de 2002.

ANEXO

Acuerdo europeo sobre la ordenación del tiempo de trabajo de la gente de mar

Cláusula 1.

1. El presente Acuerdo será aplicable a la gente de mar que preste servicio a bordo de buques de navegación marítima, de propiedad pública o privada, registrados en el territorio de cualquier Estado miembro y que se dediquen normalmente a operaciones marítimas comerciales. A efectos del presente Acuerdo, un buque registrado en dos Estados miembros se considerará registrado en el territorio del Estado miembro cuyo pabellón enarbole.

2. En caso de que se planteen dudas a la hora de considerar, a efectos del presente Acuerdo, si un buque es de navegación marítima o si se dedica normalmente a operaciones marítimas comerciales, la cuestión deberá ser resuelta por la autoridad competente del Estado miembro, previa consulta con las organizaciones interesadas de armadores y de gente de mar.

Cláusula 2.

A efectos del presente Acuerdo, se entenderá por:

a) «Horas de trabajo»: el tiempo durante el cual un marino está obligado a prestar servicio por cuenta del buque;

b) «Horas de descanso»: el tiempo no comprendido en las horas de trabajo; en esta expresión no se incluyen las pausas breves;

c) «Gente de mar» o «marinos»: toda persona empleada o contratada, cualquiera que sea su cargo, a bordo de un buque de navegación marítima al cual se aplique el presente Acuerdo;

d) «Armador»: el propietario de un buque o cualquier otra persona física o jurídica, por ejemplo el gestor naval o el fletador con gestión náutica, en quien el armador delegue la responsabilidad de la explotación del buque y que, al asumir esta responsabilidad, acepta hacerse cargo de todos los deberes y responsabilidades correspondientes.

Cláusula 3.

Dentro de los límites indicados en la cláusula 5, se fijará bien sea el número máximo de horas de trabajo, que no deberá sobrepasarse en un período determinado, o el número mínimo de horas de descanso que deberá concederse dentro de un período de tiempo determinado.

Cláusula 4.

Sin perjuicio de lo dispuesto en la cláusula 5, la duración normal del tiempo de trabajo de la gente de mar será, en principio, de ocho horas diarias, con un día de descanso semanal, además de los días de descanso correspondientes a los días festivos oficiales. Los Estados miembros podrán adoptar disposiciones a fin de autorizar o registrar un convenio colectivo que determine el tiempo de trabajo de la gente de mar sobre bases no menos favorables que las establecidas en la presente cláusula.

Cláusula 5.

1. Las horas de trabajo y de descanso estarán sometidas a los límites siguientes:

a) El número máximo de horas de trabajo no excederá de:

b) Catorce horas por cada período de veinticuatro horas, ni de setenta y dos horas por cada período de siete días; o bien

c) El número mínimo de horas de descanso no será inferior a:

1.º Diez horas por cada período de veinticuatro horas, ni de

2.º Setenta y siete horas por cada período de siete días.

2. Las horas de descanso podrán distribuirse en un máximo de dos períodos, uno de los cuales deberá ser de al menos seis horas ininterrumpidas. El intervalo entre dos períodos consecutivos de descanso no excederá de catorce horas.

3. Los pases de revista y los ejercicios de lucha contra incendios, salvamento y otros similares que impongan la legislación nacional y los instrumentos internacionales deberán realizarse de forma que perturben lo menos posible los períodos de descanso y no provoquen fatiga.

4. Los marinos que deban permanecer en situación de disponibilidad, por ejemplo por encontrarse desatendida una sala de maquinaria, tendrán derecho a un período de descanso compensatorio adecuado si, por requerirse sus servicios, resultara perturbado su período de descanso.

5. En ausencia de convenio colectivo o laudo arbitral, o si la autoridad competente determina que las disposiciones de un convenio o laudo son insuficientes por lo que respecta a lo dispuesto en los apartados 3 y 4 de la presente cláusula, la autoridad competente adoptará las medidas necesarias para garantizar que los marinos afectados disfruten de un período de descanso suficiente.

6. Siempre que se respeten los principios generales en materia de protección de la salud y la seguridad de los trabajadores, los Estados miembros podrán adoptar en sus legislaciones nacionales disposiciones o procedimientos que faculten a la autoridad competente a autorizar o registrar convenios colectivos que prevean dispensas a los límites establecidos en los apartados 1 y 2 de la presente cláusula. Tales dispensas deberán ajustarse, en la medida de lo posible, a las normas establecidas, pero podrán tener en

cuenta períodos de permiso más frecuentes o más largos o la concesión de permisos compensatorios a los marinos que realizan guardias o que trabajan a bordo de buques que efectúen travesías de corta duración.

7. Deberá colocarse en un lugar fácilmente accesible un tablón 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 alta mar y en puerto, y

b) El número máximo de horas de trabajo o el número mínimo de horas de descanso establecidos en las leyes, reglamentos o convenios colectivos vigentes en los Estados miembros.

8. El tablón al que se hace referencia en el apartado 7 de la presente cláusula deberá ajustarse a un modelo normalizado y estar redactado en la lengua o lenguas de trabajo a bordo y en inglés.

Cláusula 6.

No podrán realizar trabajos de noche los marinos menores de dieciocho años. A efectos de la presente cláusula, se entenderá por «noche» un período de al menos nueve horas consecutivas, que comprenda el intervalo comprendido entre la medianoche y las cinco de la mañana. La aplicación de la presente disposición no será necesaria en los casos en que pueda verse afectada la eficacia de la formación que, de acuerdo con los programas y planes establecidos, se imparta a los marinos de entre dieciséis y dieciocho años de edad.

Cláusula 7.

1. El capitán de un buque podrá exigir que un marino preste servicio durante el tiempo 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.

2. De conformidad con lo dispuesto en el apartado 1 de la presente cláusula, el capitán podrá suspender los horarios normales de trabajo o descanso y exigir que un marino preste servicio el tiempo necesario hasta que se haya restablecido la normalidad.

3. Tan pronto como sea posible, una vez restablecida la normalidad, el capitán deberá velar por que todo marino que haya trabajado durante su horario normal de descanso disfrute de un período compensatorio de descanso adecuado.

Cláusula 8.

1. Deberán llevarse registros de las horas diarias de trabajo o de las horas diarias de descanso de la gente de mar a fin de permitir el control del cumplimiento de las disposiciones establecidas en la cláusula 5. Los marinos recibirán una copia de los registros que les incumban rubricada por el capitán, o por una persona autorizada por éste, y por ellos mismos.

2. Deberán determinarse los procedimientos que habrán de seguirse para llevar estos registros a bordo, así como los intervalos con que deberá consignarse la información. El modelo para el registro de las horas de trabajo o de descanso de la gente de mar deberá establecerse tomando en consideración la normativa internacional vigente y deberá redactarse en la lengua o lenguas previstas en el apartado 8 de la cláusula 5.

3. Se deberá conservar a bordo, en un lugar fácilmente accesible a la tripulación, un ejemplar de las disposiciones pertinentes de la legislación nacional relativas al presente Acuerdo, así como de los convenios colectivos aplicables.

Cláusula 9.

Los registros a los que se hace referencia en la cláusula 8 deberán ser inspeccionados y aprobados a intervalos apropiados, con el fin de garantizar que se cumplen las disposiciones en materia de horas de trabajo y de descanso adoptadas en aplicación del presente Acuerdo.

Cláusula 10.

1. Al determinar, aprobar o revisar los niveles de dotación se tendrá en cuenta la necesidad de evitar o de reducir al mínimo, en la medida de lo posible, el exceso de horas de trabajo, de garantizar un período de descaso suficiente y de limitar la fatiga.

2. Si los registros u otras pruebas indican que se han infringido las disposiciones relativas a las horas de trabajo o de descaso, se adoptarán las medidas necesarias para evitar futuras infracciones, incluida, en su caso, la revisión de la dotación del buque.

3. Todo buque al que se aplique el presente Acuerdo deberá contar con una dotación suficiente, segura y eficiente, con arreglo a lo dispuesto en el documento que especifica la dotación mínima de seguridad o en un documento equivalente emitido por la autoridad competente.

Cláusula 11.

No podrán prestar servicios a bordo de buques los menores de dieciséis años.

Cláusula 12.

El armador deberá asegurarse de que el capitán dispone de todos los recursos necesarios, incluida una dotación suficiente, que permitan el cumplimiento de las obligaciones establecidas en el presente Acuerdo. El capitán deberá adoptar todas las medidas necesarias para garantizar que se cumplen las condiciones relativas a las horas de trabajo y de descanso de la gente de mar establecidas en el presente Acuerdo.

Cláusula 13.

1. Todos los marinos deberán estar en posesión de un certificado que acredite su capacidad para realizar las tareas para las cuales han sido empleados a bordo.

La naturaleza de los controles médicos a los que deberán someterse los marinos, así como los detalles que deberán figurar en los certificados médicos, se establecerán previa consulta con las organizaciones interesadas de armadores y de gente de mar.

Todos los marinos deberán someterse a controles médicos periódicos. Los marinos que realicen guardias y sufran problemas de salud debidos, según certificación médica, al trabajo nocturno deberán, si es posible, ser transferidos a un puesto de día apropiado.

2. Los controles médicos a los que se hace referencia en apartado 1 de la presente cláusula deberán efectuarse gratuitamente y respetando el secreto médico. Podrán llevarse a cabo en el marco de los sistemas nacionales de salud.

Cláusula 14.

Los armadores facilitarán a las autoridades nacionales competentes, a petición de éstas, información sobre los marinos que realizan guardias y demás trabajadores de noche.

Cláusula 15.

Los marinos disfrutarán de una protección en materia de salud y seguridad adaptada a la naturaleza de su trabajo. Los marinos que trabajen de día o de noche dispondrán de servicios y de equipos de prevención y protección equivalentes en materia de salud y seguridad.

Cláusula 16.

Todo marino disfrutará de permisos anuales remunerados de al menos cuatro semanas al año, o de permisos de duración proporcional para los períodos de empleo de menos de un año, con arreglo a las condiciones de devengo y concesión de estos permisos establecidos en las legislaciones y prácticas nacionales.

El período mínimo de permiso anual remunerado no podrá ser sustituido por una indemnización compensatoria, a menos que la relación laboral haya llegado a su término.

§ 19

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

Expone	

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).

§ 20

Real Decreto 618/2020, de 30 de junio, por el que se establecen mejoras en las condiciones de trabajo en el sector pesquero

Ministerio de la Presidencia, Relaciones con las Cortes y Memoria Democrática
«BOE» núm. 182, de 2 de julio de 2020
Última modificación: 22 de diciembre de 2021
Referencia: BOE-A-2020-7044

Hay pocos sectores productivos tan internacionales como la pesca marítima. Los buques pesqueros son centros de trabajo móviles que operan en aguas internacionales o en aguas sometidas a la jurisdicción de diferentes Estados; se rigen por la ley del país cuya bandera enarbolan y cuentan en muchas ocasiones con pescadores de diferentes nacionalidades.

Este carácter internacional inherente a la pesca marítima tiene como consecuencia que las normas internacionales cobren en este sector una transcendencia especial. En efecto, la protección de los derechos de los pescadores no puede lograrse únicamente a través de normas nacionales, pues ello daría lugar a ordenamientos jurídicos muy dispares, con diferentes niveles de protección, que distorsionaría la competencia entre Estados. En efecto, una regulación meramente nacional empujaría a los Estados a regular a la baja las condiciones de trabajo, a fin de favorecer la competitividad de su flota pesquera.

Esta circunstancia ha estado siempre presente en la actividad normativa de las organizaciones internacionales. Ello explica que la Organización Internacional del Trabajo haya aprobado a lo largo de su historia cuatro Convenios dirigidos exclusivamente a los trabajadores del sector pesquero: el Convenio número 112, sobre la edad mínima de los pescadores; el Convenio número 113, sobre el examen médico de los pescadores; el Convenio número 114, sobre el contrato de enrolamiento de los pescadores; y el Convenio número 126, sobre el alojamiento de la tripulación (pescadores). Los tres primeros fueron aprobados en 1959 y el cuarto en 1966.

En 2002, la OIT puso en marcha un debate a escala mundial sobre la conveniencia de actualizar las normas internacionales para el sector de la pesca, con el fin de garantizar a los pescadores una protección adecuada a nivel mundial. Ese debate dio lugar a la adopción del Convenio número 188, sobre el trabajo en la pesca de 2007.

El Convenio sobre el trabajo en la pesca, 2007, ha entrado en vigor el 16 noviembre 2017, doce meses después de la fecha del registro de su ratificación por diez Estados, ocho de los cuales habían de ser Estados ribereños.

En ese grupo había varios Estados miembros de la Unión Europea, para los que actualmente el Convenio está ya en vigor. Se trata de Estonia, Francia y Lituania.

Asimismo, ha sido ratificado por Noruega, del Espacio Económico Europeo. El resto de los diez firmantes iniciales fueron países ribereños como Argentina, Bosnia y Herzegovina, Angola, Marruecos, Sudáfrica y Congo. Con posterioridad a la entrada en vigor, el Convenio núm. 188 de la OIT, sobre trabajo en la pesca, ha sido ratificado por Namibia, Senegal, Reino Unido, Tailandia, Portugal, Polonia, Países Bajos y Dinamarca, para los que entrará en

vigor a los doce meses de su respectiva ratificación. La mayor parte de ellos son países de tradición pesquera, a cuyos caladeros acude la flota pesquera española.

En el caso de los países de la Unión Europea, las organizaciones representativas de los empresarios y de los trabajadores del sector pesquero europeo alcanzaron el 21 de mayo de 2012 un acuerdo para incorporar buena parte del contenido del Convenio 188 al acervo comunitario, con la voluntad de dar un primer paso hacia una codificación del acervo social de la Unión en el sector pesquero y contribuir a la creación de condiciones de competencia equitativas para dicho sector en la Unión.

De conformidad con lo previsto en el apartado 2 del artículo 155 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, los interlocutores sociales europeos solicitaron al Consejo que adoptara una Decisión para la aplicación de ese acuerdo. Ello dio lugar a la Directiva (UE) 2017/159 del Consejo, de 19 de diciembre de 2016, por la que se aplica el Acuerdo relativo a la aplicación del Convenio sobre el trabajo en la pesca de 2007 de la Organización Internacional del Trabajo, celebrado el 21 de mayo de 2012 entre la Confederación General de Cooperativas Agrarias de la Unión Europea (Cogeca), la Federación Europea de Trabajadores del Transporte (ETF) y la Asociación de las Organizaciones Nacionales de Empresas Pesqueras de la Unión Europea (Europêche).

El presente real decreto incorpora a nuestro ordenamiento jurídico la Directiva 2017/159 citada, salvo en lo que se refiere a la obligación de formalizar por escrito el contrato de trabajo de los pescadores, que requiere la modificación del artículo 8.2 del texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre. Con ello también se ajusta nuestra normativa a la parte material del Convenio 188 de la Organización Internacional del Trabajo, excluida la parte relativa al control de los buques pesqueros.

Con la aprobación de este real decreto nuestro país eleva el nivel de protección de los pescadores que trabajan en los buques pesqueros españoles, adoptando los estándares laborales más elevados existentes actualmente para los trabajadores de nuestra flota. En efecto, la norma mejora las condiciones de vida y de trabajo de los trabajadores a bordo de buques pesqueros en lo que respecta a los requisitos mínimos del trabajo a bordo, las garantías asociadas a la contratación de un pescador, las condiciones mínimas del alojamiento y la alimentación, la protección de la seguridad y la salud en el trabajo y la atención médica, y atañe por igual tanto a los trabajadores, pescadores en este caso, como a los empresarios, identificados en este contexto como armadores.

Esta mejora de las condiciones de trabajo de los pescadores se lleva a cabo de forma armonizada con el resto de los Estados miembros de la Unión Europea, creando unas condiciones equitativas de competencia con otros países de la UE. Con ello se refuerza al mismo tiempo el mercado interior y la dimensión social de la Unión Europea. De igual manera, se transmite una clara señal a países no comunitarios titulares de grandes flotas pesqueras, en el sentido de que la competitividad de las flotas pesqueras no puede hacerse depender de una adecuada protección de los trabajadores del sector, que debe quedar garantizada siempre y en todo caso.

Finalmente, con la adopción de esta norma se equipará la situación de los pescadores con la de otras profesiones del sector marítimo, como las de la marina mercante, que ya disponen de una normativa similar.

El real decreto se dicta en desarrollo del artículo 6 de la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de prevención de Riesgos Laborales, el cual habilita la adopción de normas reglamentarias en materia de seguridad y salud en el trabajo para concretar los aspectos más técnicos de las medidas preventivas, fijando las disposiciones mínimas que deben adoptarse para la adecuada protección de los trabajadores, en este caso en el trabajo en la pesca.

Este real decreto va, sin embargo, más allá de promover la seguridad y la salud de los trabajadores, y contiene otras medidas relativas las condiciones de trabajo en la actividad del sector pesquero, como ciertos aspectos del contrato de trabajo, el trabajo nocturno de los menores y la repatriación de los pescadores, haciendo uso de la potestad prevista en la disposición final segunda del texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre.

Por último, en lo que se refiere a determinadas condiciones de servicio y del alojamiento a bordo de los buques pesqueros, el real decreto también hace uso de la habilitación para

dictar normas reglamentarias prevista 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, así como las habilitaciones recogidas en la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima.

Este real decreto abarca materias de diferentes ámbitos competenciales. En lo relativo a las condiciones constructivas de los buques, reguladas en los artículos 6 y 7, así como en los anexos I y II, el real decreto se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.20.ª de la Constitución, relativo a las competencias exclusivas del Estado sobre marina mercante. La disposición final tercera que tiene carácter de norma básica de ordenación del sector pesquero, se dicta en virtud de lo establecido en el artículo 149.1.19.ª de la Constitución; las restantes disposiciones del real decreto tienen como título competencial prevalente el artículo 149.1.7.ª de la Constitución, que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de legislación laboral, sin perjuicio de su ejecución por los órganos de las comunidades autónomas.

El real decreto contiene ocho artículos, estructurados en cuatro capítulos, una disposición adicional, una disposición derogatoria, nueve disposiciones finales y dos anexos. Los capítulos se ocupan sucesivamente del objeto y ámbito de aplicación, de la repatriación, de la alimentación y alojamiento y de la protección de la salud y atención médica. Más concretamente, la norma, tras establecer su objeto, recoger las definiciones precisas y determinar su ámbito de aplicación en su capítulo I, prevé en su capítulo II las reglas de aplicación al derecho a la repatriación.

El capítulo III establece disposiciones mínimas sobre alimentación y agua potable a bordo y alojamiento de aplicación común y delimita el ámbito de aplicación de los anexos que no se extiende a todos los buques de pesca, siendo determinante a estos efectos la fecha de entrada en vigor del real decreto y la fase de construcción o transformación importante en la que se encuentre el buque a partir de esa fecha.

El capítulo IV recoge las disposiciones en materia de protección de la salud y atención médica.

La disposición adicional única prevé la aplicación de las normas que cita en las situaciones creadas antes de la entrada en vigor de este real decreto.

En cuanto a las disposiciones finales, mediante la disposición final primera se modifica el Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo; la disposición final segunda modifica el Real Decreto 1659/1998, de 24 de julio, por el que se desarrolla el artículo 8, apartado 5, de la Ley del Estatuto de los Trabajadores en materia de información al trabajador sobre los elementos esenciales del contrato de trabajo; la disposición final tercera modifica el Real Decreto 36/2014, de 24 de enero, por el que se regulan los títulos profesionales del sector pesquero; la disposición final cuarta recoge el título competencial, que se refiere a competencias en materia de legislación laboral, ordenación del sector pesquero y marina mercante; la disposición final quinta regula la habilitación a los Ministerios de Trabajo y Economía Social, de Agricultura, Pesca y Alimentación, de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones, en el ámbito de sus respectivas competencias, para dictar cuantas disposiciones sean necesarias para el desarrollo normativo, ejecución y aplicación de este real decreto; la disposición final sexta autoriza al Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo para desarrollar criterios e información técnica con el objetivo de facilitar la aplicación del presente real decreto; la disposición final séptima hace referencia al régimen sancionador aplicable en caso de incumplimiento de las disposiciones recogidas en el real decreto; la disposición final octava recoge la incorporación del Derecho de la Unión, esto es de la Directiva (UE) 2017/159 del Consejo, de 19 de diciembre de 2016, por la que se aplica el Acuerdo relativo a la aplicación del Convenio sobre el trabajo en la pesca de 2007 de la Organización Internacional del Trabajo, celebrado el 21 de mayo de 2012 entre la Confederación General de Cooperativas Agrarias de la Unión Europea (Cogeca), la Federación Europea de Trabajadores del Transporte (ETF) y la Asociación de las Organizaciones Nacionales de Empresas Pesqueras de la Unión Europea (Europêche); la disposición final novena recoge la entrada en vigor, el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado». Por su parte, el anexo I contiene disposiciones mínimas de seguridad y salud relativas al alojamiento a bordo de buques de pesca para aquellos buques

que se encuentren en alguna de las situaciones previstas en el artículo 7 y, por último, el anexo II recoge aquellos aspectos y circunstancias en que las reglas del anexo I pueden ser adaptadas, en atención al tiempo que permanezca la embarcación en el mar y al uso que de ella se haga, principalmente.

En ningún caso la aplicación de este real decreto debe servir para justificar una disminución del nivel general de protección de los trabajadores en los ámbitos materiales a los que se extiende.

Además, con este real decreto se avanza en el cumplimiento de la meta 8.8. de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, es decir en la mejora de la protección de los derechos laborales y la promoción de un entorno de trabajo seguro y sin riesgos para todas las personas trabajadoras.

A tenor de lo expuesto, 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. Así, en cuanto al principio de necesidad, su aprobación deriva de la exigencia de transposición de las directivas comunitarias en plazo, incorporándose así al ordenamiento interno español el citado Convenio de la OIT aplicado por la Directiva (UE) 2017/159. Esta exigencia también justifica la adecuación de este real decreto a los principios de proporcionalidad, seguridad jurídica, eficacia y eficiencia, toda vez que las prescripciones aplicadas por la indicada Directiva requieren de su aprobación.

Finalmente, cumple el principio de transparencia puesto que se ha sustanciado tanto el trámite de consulta pública previo a la elaboración del texto como el sometimiento del proyecto normativo al trámite de audiencia e información pública, en ambos casos de conformidad con los apartados 2 y 6 del artículo 26 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno. A este fin, se ha facilitado la información y textos correspondientes a cada trámite a través del portal web del que fuera Ministerio de Trabajo, Migraciones y Seguridad Social (http://www.mitramiss.gob.es/).

En la elaboración de este real decreto han sido consultadas las organizaciones sindicales y empresariales más representativas y oída la Comisión Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo.

A propuesta de la Ministra de Trabajo y Economía Social, de los Ministros de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, de Agricultura, Pesca y Alimentación y de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones, oído el Consejo de Estado, y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 30 de junio de 2020,

DISPONGO:

CAPÍTULO I

Objeto y ámbito de aplicación

Artículo 1. *Objeto y alcance.*

1. Este real decreto tiene por objeto la mejora de las condiciones de trabajo en el sector pesquero, por medio de disposiciones en materia de contratación, de tiempo de trabajo, de repatriación, de alimentación, de alojamiento y de protección de la salud y atención médica de los pescadores incluidos dentro del ámbito de aplicación previsto en el artículo 3.

2. Las disposiciones mínimas de seguridad y salud en el alojamiento a bordo de buques de pesca, previstas en los anexos I y II solo serán de obligatoria aplicación en los supuestos determinados en el artículo 7.

Artículo 2. *Definiciones.*

A los efectos de este real decreto se entiende por:

a) Operación de pesca: La captura, o la captura y la transformación, de pescado u otros recursos pesqueros.

b) Pesca comercial: Todas las operaciones de pesca, con excepción de la pesca de subsistencia y de la pesca deportiva.

c) Buque pesquero o buque de pesca: Toda embarcación o buque de pesca profesional incluidos en la lista tercera del Registro de Buques y Empresas Navieras, de conformidad con el artículo 4.1.c) del Real Decreto 1027/1989, de 28 de julio, sobre abanderamiento, matriculación de buques y registro marítimo.

d) Eslora: El 96 por ciento de la longitud total en una flotación correspondiente al 85 por ciento del puntal mínimo de trazado, medido desde la línea de quilla, o la longitud desde la cara proel de la roda al eje de la mecha del timón en esa flotación, si esta fuese mayor; en los buques proyectados con quilla inclinada, la flotación de referencia para medir la eslora deberá ser paralela a la flotación de proyecto.

e) Eslora total: Es la distancia medida paralelamente a la línea de agua de proyecto, entre dos planos perpendiculares a la línea de crujía; uno de ellos que pase por la parte más saliente a popa del buque, y el otro por la parte más saliente a proa del mismo.

f) Pescador: Toda persona empleada, contratada o que trabaje en cualquier puesto a bordo de un buque pesquero en las condiciones previstas en el artículo 3, con exclusión de los prácticos, de los observadores científicos y del personal de tierra que realice trabajos a bordo de un buque pesquero en el puerto.

g) Capitán o patrón: El pescador al mando de un buque pesquero.

Artículo 3. *Ámbito de aplicación.*

1. Este real decreto se aplicará a todos los pescadores que trabajen en cualquier puesto sujetos a una relación laboral en cualquier buque pesquero abanderado en España o registrado bajo la plena jurisdicción española dedicado a la realización de operaciones de pesca comercial, así como a los empresarios o armadores que reciban la prestación de servicios de los anteriores.

2. Las disposiciones de este real decreto cuyo objetivo sea garantizar la protección de la seguridad y la salud en general, se aplicarán también a los pescadores trabajadores autónomos o por cuenta propia presentes en el mismo buque que los pescadores trabajadores por cuenta ajena contemplados en el apartado 1.

Además, y en todo caso:

a) Se garantizará la aplicación de las disposiciones mínimas de seguridad y salud en materia de ordenación del tiempo de trabajo, previstas en el Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo, en lo relativo al trabajo en la pesca.

b) Se garantizará que los trabajadores por cuenta propia menores de 18 años no realicen trabajos nocturnos ni desempeñen a bordo de los buques de pesca actividades respecto de las cuales la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales imponga limitaciones para los trabajadores por cuenta ajena.

CAPÍTULO II

Derecho de repatriación

Artículo 4. *Derecho de repatriación.*

1. Los pescadores a bordo de buques de pesca que enarbolen pabellón español tendrán derecho a ser repatriados a su país de residencia cuando el buque se encuentre en un puerto extranjero, en los siguientes supuestos:

a) Cuando el contrato de trabajo se haya extinguido;

b) Cuando el contrato de trabajo haya sido denunciado por causas justificadas por una o ambas partes del contrato;

c) Cuando la prestación laboral no sea exigible por encontrarse el trabajo suspendido por causas no imputables a la voluntad del pescador;

d) Cuando se encuentren incapacitados para realizar las tareas requeridas en virtud del contrato de trabajo o no quepa esperar que las realice habida cuenta de las circunstancias, sin perjuicio de lo establecido en la Ley 47/2015, de 21 de octubre, reguladora de la protección social de las personas trabajadoras del sector marítimo-pesquero.

Este mismo derecho les será de aplicación a los pescadores de dichos buques cuando sean transferidos del buque al puerto extranjero, por los mismos motivos.

2. En los supuestos de repatriación recogidos en el apartado anterior, el coste de la repatriación recaerá sobre el armador, salvo en caso de extinción del contrato de trabajo por despido disciplinario declarado procedente.

El cumplimiento de esta obligación se garantizará mediante la constitución de un seguro o garantía financiera equivalente en los términos de la disposición final cuarta del Real Decreto-ley 24/2020, de 26 de junio, de medidas sociales de reactivación del empleo y protección del trabajo autónomo y de competitividad del sector industrial.

Lo anterior no menoscabará el derecho del armador a recuperar el costo de la repatriación en virtud de los acuerdos contractuales con terceras partes.

CAPÍTULO III

Alimentación y alojamiento

Artículo 5. *Alimentación y agua potable.*

1. El armador deberá garantizar que los alimentos suministrados a bordo sean de valor nutritivo, calidad y cantidad suficientes. Igualmente, deberá suministrar agua potable de calidad y en cantidad suficiente.

2. Los alimentos y el agua proporcionada a bordo no supondrán coste alguno para el pescador. No obstante, el armador podrá recuperar el coste de los mismos como costes de explotación, a condición de que así se haya estipulado en un convenio colectivo que establezca el sistema de remuneración a la parte o en el contrato de trabajo del pescador.

Artículo 6. *Alojamiento a bordo de los buques pesqueros.*

Los alojamientos a bordo de los buques pesqueros deberán tener tamaño y calidad suficientes y estar equipados de forma apropiada para el servicio del buque y la duración del período en que los pescadores deban vivir a bordo. En particular, deberán abarcar, según proceda, los siguientes aspectos:

a) Aprobación de los planos de construcción o de transformación de los buques de pesca por lo que respecta al alojamiento;

b) mantenimiento de los espacios destinados al alojamiento y la cocina;

c) ventilación, calefacción, refrigeración e iluminación;

d) mitigación de ruidos y vibraciones excesivas;

e) ubicación, tamaño, materiales de construcción, mobiliario y equipamiento de los dormitorios, comedores y otros de alojamiento;

f) instalaciones sanitarias, incluidos retretes espacios y lavabos, y suministro de agua caliente y fría en cantidad suficiente, y

g) procedimientos para responder a las quejas relativas a las condiciones de alojamiento que no sean conformes con los requisitos establecidos en el presente artículo y en el anexo I del real decreto.

Artículo 7. *Disposiciones mínimas de seguridad y salud aplicables a los alojamientos de determinados buques de pesca.*

1. Las disposiciones mínimas de seguridad y salud en materia de alojamiento contenidas en el anexo I de este real decreto serán de aplicación a todo buque pesquero con cubierta que se encuentre en alguna de las siguientes situaciones:

a) Que el contrato de construcción o de transformación importante haya sido adjudicado con posterioridad a la entrada en vigor de este real decreto;

b) que el contrato de construcción o de transformación importante haya sido adjudicado antes de la fecha de entrada en vigor de este real decreto, si la entrega del buque se produce tres o más años después de dicha fecha; o

c) que, a falta de un contrato de construcción, con posterioridad a la entrada en vigor de este real decreto:

i. Se haya instalado la quilla, o

ii. se haya iniciado la construcción que puede identificarse como propia de un buque concreto, o

iii. haya comenzado una fase de montaje que supone la utilización de no menos de 50 toneladas del total estimado del material estructural o un 1 % de dicho total, si este segundo valor es inferior.

2. Los buques de pesca incluidos en el apartado anterior que permanezcan habitualmente en el mar menos de veinticuatro horas podrán acogerse a las excepciones en aquellos apartados del anexo I que se detallan en el anexo II, siempre y cuando los pescadores no vivan a bordo de dichos buques amarrados en puerto.

CAPÍTULO IV

Protección de la salud y atención médica

Artículo 8. *Protección de la salud y atención médica.*

1. El trabajador a bordo de un buque de pesca:

a) Tendrá derecho a recibir un tratamiento médico en tierra y a ser desembarcado cuanto antes en caso de sufrir lesiones o enfermedades graves;

b) Recibirá del armador del buque de pesca protección de su salud y atención médica, que se facilitará gratuitamente al pescador, mientras esté a bordo, o cuando haya desembarcado en un puerto fuera del país responsable de su protección de seguridad social.

2. La protección de la salud y atención médica a que se refiere el apartado anterior incluirán el tratamiento médico y la ayuda y el apoyo material durante el mismo si el pescador ha sido desembarcado en un puerto fuera del país responsable de su protección de seguridad social.

3. Hasta que el pescador haya sido repatriado, el armador se hará cargo de los gastos de asistencia médica, conforme a lo previsto en el apartado 1.b), sin perjuicio del reintegro de gastos que corresponda al armador conforme al artículo 21 de la Ley 47/2015, de 21 de octubre.

4. Cuando el trabajador esté cubierto por un sistema de seguridad social que no incluya la protección en casos de enfermedad, lesión o muerte relacionadas con el trabajo, ni la indemnización correspondiente por enfermedad o lesión causadas por un accidente de trabajo, la responsabilidad recaerá en el armador.

5. La responsabilidad financiera que incumbe al armador, en virtud del presente artículo, deberá garantizarse a través de un seguro obligatorio cuyo certificado u otras pruebas documentales deberán incluir, como mínimo:

a) Los datos identificativos del buque y del armador,

b) el nombre y dirección del proveedor o proveedores del seguro,

c) el periodo de validez del seguro,

d) una atestación del proveedor que indique que esta garantía cumple los derechos del trabajador incluidos en el presente artículo.

Disposición adicional única. *Subsistencia de disposiciones anteriores a la entrada en vigor del real decreto.*

1. Este real decreto no afectará a la vigencia de las disposiciones sobre seguridad y salud anteriores a su entrada en vigor, aplicables a los buques de pesca no afectados por los anexos I y II del real decreto.

En particular, la entrada en vigor de este real decreto no afectará a la aplicación de las siguientes disposiciones:

a) 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;

b) 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;

c) Real Decreto 286/2006, de 10 de marzo, sobre la protección de la salud y la seguridad de los trabajadores contra los riesgos relacionados con la exposición al ruido;

d) Real Decreto 1311/2005, de 4 de noviembre, sobre la protección de la salud y la seguridad de los trabajadores frente a los riesgos derivados o que puedan derivarse de la exposición a vibraciones mecánicas.

2. En los ámbitos no cubiertos por este real decreto, mantendrán su vigencia las disposiciones relativas a los alojamientos a bordo de buques pesqueros y, en particular, las contenidas en el Reglamento para el reconocimiento de los alojamientos a bordo de buques pesqueros en la parte que afecta a la construcción naval, aprobado por la Orden de 17 de agosto de 1970.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

Quedan derogadas cuantas disposiciones de igual o inferior rango se oponga a lo dispuesto en el presente real decreto.

Disposición final primera. *Modificación del Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo.*

Se modifica la disposición adicional cuarta del Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo, que queda redactada como sigue:

> **«Disposición adicional cuarta.** *Prohibición del trabajo nocturno de los trabajadores menores de dieciocho años en la marina mercante y en la pesca.*
>
> A efectos de la prohibición del trabajo nocturno de los trabajadores menores de dieciocho años prevista en el apartado 2 del artículo 6 del Estatuto de los Trabajadores, en el trabajo a bordo de los buques en la marina mercante y en la pesca, se considerará trabajo nocturno el realizado entre las diez de la noche y las siete de la mañana.»

Disposición final segunda. *Modificación del Real Decreto 1659/1998, de 24 de julio, por el que se desarrolla el artículo 8, apartado 5, de la Ley del Estatuto de los Trabajadores en materia de información al trabajador sobre los elementos esenciales del contrato de trabajo.*

Se modifica el Real Decreto 1659/1998, de 24 de julio, por el que se desarrolla el artículo 8, apartado 5, de la Ley del Estatuto de los Trabajadores en materia de información al trabajador sobre los elementos esenciales del contrato de trabajo, que queda redactado como sigue:

Uno. Se inserta un capítulo I, con el título «Disposiciones generales», que abarca los artículos 1 a 7, ambos inclusive.

Dos. Se inserta un capítulo II, con el título «Disposiciones aplicables al trabajo en la pesca», que abarca los artículos 8, 9 y 10, que se añaden.

Tres. Se añade un artículo 8, con la siguiente redacción:

> **«Artículo 8.** *Ámbito de aplicación de este capítulo.*
>
> Las disposiciones del presente capítulo se aplicarán a los contratos de trabajo de los pescadores que presten servicios a bordo de buques pesqueros abanderados en España o registrados bajo plena jurisdicción española, con independencia de la duración de aquellos.»

Cuatro. Se introduce un artículo 9, con la siguiente redacción:

> **«Artículo 9.** *Obligaciones relativas al contrato de trabajo de los pescadores.*
>
> 1. De acuerdo con lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 8 del texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre, el contrato de trabajo de los pescadores se formalizará siempre por escrito.

2. El pescador podrá solicitar asesoramiento legal en el momento de proceder a la firma del contrato, haciéndose constar en el mismo el hecho de su firma con asesoramiento legal, o bien que el trabajador no ha hecho uso de esta posibilidad.

3. El contrato de los pescadores deberá llevarse a bordo y estará a su disposición y de las autoridades interesadas que lo soliciten. Quedan exceptuados de la obligación de llevar los contratos de trabajo a bordo los buques pesqueros de hasta veinticuatro metros de eslora, salvo si han de entrar en puerto extranjero.

4. El armador deberá facilitar al pescador un ejemplar del contrato de trabajo firmado.»

Cinco. Se añade un artículo 10, con la siguiente redacción:

«Artículo 10. *Contenido mínimo del contrato de trabajo de los pescadores.*

El contrato de trabajo del pescador deberá recoger la siguiente información:

a) La identidad del armador, incluyendo su nombre o razón social, su domicilio social y sus datos identificativos.

b) Los datos identificativos del pescador, incluyendo su fecha de nacimiento o edad y su lugar de nacimiento.

c) El nombre del buque o los buques pesqueros y el número de registro del buque o los buques a bordo del cual o de los cuales se comprometa a trabajar el pescador.

d) El viaje o los viajes que se vayan a emprender, si esto puede determinarse en el momento de celebrar el acuerdo.

e) Si es posible, el lugar y la fecha en que el pescador tiene que presentarse a bordo para comenzar su servicio.

f) La categoría o el grupo profesional del puesto de trabajo que desempeñe el pescador o la caracterización o la descripción resumida del mismo, en términos que permitan conocer con suficiente precisión el contenido específico del trabajo.

g) La cuantía del salario base inicial y de los complementos salariales, así como la periodicidad de su pago. Si el pescador fuera remunerado a la parte, el porcentaje de su participación en especie y el método adoptado para el cálculo del mismo, o el importe de su salario y el porcentaje de su participación y el método adoptado para el cálculo de esta si fuera remunerado mediante una combinación de estos dos métodos, así como el salario mínimo que pudiera haberse convenido.

h) Los víveres que se suministrarán al pescador, salvo sistema diferente previsto legal o convencionalmente.

i) La duración y la distribución de la jornada ordinaria de trabajo.

j) Los períodos mínimos de descanso.

k) La duración de las vacaciones y, en su caso, las modalidades de atribución y de determinación de dichas vacaciones;

l) La cobertura sanitaria y de seguridad social y las prestaciones que deberá proporcionar al pescador el armador.

m) El derecho del pescador a la repatriación.

n) La terminación del contrato y las condiciones correspondientes, a saber:

i. si el contrato se ha celebrado por un período determinado, la fecha fijada para su expiración;

ii. si el contrato se ha celebrado para un viaje, el puerto de destino y el plazo que deberá transcurrir después de la llegada a destino para poder poner fin a la contratación del pescador;

iii. si el contrato se ha celebrado por un período indeterminado, las condiciones que permitirán a cada una de las partes rescindirlo, así como el plazo de preaviso requerido, que no podrá ser más corto para el armador que para el pescador.

o) El convenio colectivo aplicable.

p) El lugar y la fecha de celebración del contrato.»

Seis. Se introduce una disposición adicional única, con la siguiente redacción:

«Disposición adicional única. *Modelo de contrato de trabajo de los pescadores.*

El Servicio Público de Empleo Estatal pondrá a disposición de armadores y pescadores un modelo de contrato de trabajo que recoja el contenido indicado en el artículo 10 de este real decreto, redactado en español y en inglés.»

Disposición final tercera. *Modificación del Real Decreto 36/2014, de 24 de enero, por el que se regulan los títulos profesionales del sector pesquero.*

Se modifica el apartado 6 del anexo III del Real Decreto 36/2014, de 24 de enero, por el que se regulan los títulos profesionales del sector pesquero, que queda redactado como sigue:

«6. Seguridad y Salud en las faenas de pesca: Clases de buques de pesca, tipos de artes y aparejos de pesca y operaciones a realizar con los mismos. Peligros por movimientos y aceleraciones, superficies resbaladizas, riesgo de incendios, uso de medios de protección personal, estanqueidad en pesqueros, portas de desagüe y cierre de puertas y otras aperturas.»

Disposición final cuarta. *Título competencial.*

Este real decreto se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.7.ª de la Constitución, que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de legislación laboral, sin perjuicio de su ejecución por los órganos de las comunidades autónomas.

De esta competencia se exceptúan los artículos 6 y 7, así como los anexos I y II, que se dictan al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.20.ª de la Constitución, que atribuye al Estado la competencia exclusiva sobre marina mercante y la disposición final tercera que tiene carácter de norma básica de ordenación del sector pesquero, y que se dicta en virtud de lo establecido en el artículo 149.1.19.ª de la Constitución.

Disposición final quinta. *Desarrollo normativo, ejecución y aplicación.*

1. Se faculta a las personas titulares de los Ministerios de Trabajo y Economía Social, de Agricultura, Pesca y Alimentación, de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones, en el ámbito de sus respectivas competencias, para dictar cuantas disposiciones sean necesarias para el desarrollo normativo y aplicación de este real decreto.

2. Asimismo, en el ámbito de sus respectivas competencias, se les faculta para adoptar las medidas y llevar a cabo las actuaciones precisas para la aplicación del presente real decreto.

Disposición final sexta. *Autorización para adoptar medidas de aplicación.*

Se autoriza al Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo a incluir en la Guía Técnica no vinculante para la evaluación y prevención de los riesgos relativos a la utilización de los buques de pesca, elaborada de acuerdo con lo dispuesto en la disposición final primera del 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, los criterios e información técnica que se consideren necesarios con el objetivo de facilitar la aplicación del presente real decreto.

Disposición final séptima. *Régimen sancionador.*

Los incumplimientos de las disposiciones recogidas en el presente real decreto, quedarán sometidos al régimen de responsabilidades previstas en el texto refundido de la Ley sobre Infracciones y Sanciones en el Orden Socia, aprobado por Real Decreto Legislativo 5/2000, de 4 de agosto; 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 el título V de la Ley 3/2001, de 26 de marzo, de Pesca Marítima del Estado.

Disposición final octava. *Incorporación del Derecho de la Unión Europea.*

Mediante este real decreto se incorporan al Derecho español los preceptos de la Directiva (UE) 2017/159 del Consejo, de 19 de diciembre de 2016, por la que se aplica el Acuerdo relativo a la aplicación del Convenio sobre el trabajo en la pesca de 2007 de la Organización Internacional del Trabajo, celebrado el 21 de mayo de 2012 entre la Confederación General de Cooperativas Agrarias de la Unión Europea (Cogeca), la Federación Europea de Trabajadores del Transporte (ETF) y la Asociación de las Organizaciones Nacionales de Empresas Pesqueras de la Unión Europea (Europêche) que no estaban ya recogidos en la normativa española vigente.

Disposición final novena. *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

Disposiciones mínimas de seguridad y salud relativas al alojamiento a bordo

Disposiciones generales

A. Este anexo establece las disposiciones mínimas de seguridad y salud relativas al alojamiento que serán de aplicación a aquellos buques pesqueros que se encuentren en alguna de las situaciones previstas en el artículo 7.

B. Las disposiciones de este anexo, deberán aplicarse sin perjuicio de lo dispuesto en otra normativa específica que resulte de aplicación.

C. En los casos así previstos, este anexo se aplicará con las excepciones establecidas en el anexo II.

D. Los pescadores que trabajen a bordo de buques auxiliares no equipados con instalaciones sanitarias y alojamientos adecuados deberán disponer de dichas instalaciones y alojamientos a bordo del buque nodriza.

Planificación y control

1. Los requisitos previstos en este apartado se aplicarán con el siguiente alcance:

a) Cuando se construya un buque de pesca o se reconstruya el alojamiento de la tripulación a bordo del buque, la Administración Marítima deberá comprobar que en dicho buque se cumplen los requisitos previstos en el presente anexo.

b) Asimismo la Administración Marítima exigirá, en la medida en que sea factible y razonable, el cumplimiento de lo dispuesto en este anexo para todo buque en el que se altere sustancialmente el alojamiento de la tripulación.

c) Cuando un buque reemplace su pabellón por el pabellón español, se le exigirá que cumpla los requisitos previstos en este anexo aplicables de conformidad con el párrafo a) de este apartado y con el artículo 7 del real decreto.

2. Cuando las situaciones señaladas en el apartado anterior se refieran a buques de eslora igual o superior a 24 metros, se exigirá que los planos detallados del alojamiento y la información correspondiente se sometan a la aprobación de la Administración Marítima o de una entidad autorizada por esta a tal efecto.

3. En los buques de eslora igual o superior a 24 metros, en cada ocasión en que el alojamiento de la tripulación del buque pesquero haya sido reconstruido o modificado de forma sustancial, la Administración Marítima procederá a la inspección del alojamiento a fin de comprobar su conformidad con lo dispuesto en este real decreto; asimismo lo hará cuando el buque cambie su pabellón al pabellón español, para comprobar el cumplimiento de los requisitos de este anexo aplicables de conformidad con el apartado 1.a) y con el artículo 7 del real decreto. De igual modo, la Administración Marítima podrá llevar a cabo inspecciones adicionales del alojamiento de la tripulación, cuando lo considere oportuno.

4. Cuando un buque cambie de pabellón de un Estado no perteneciente a la Unión Europea a pabellón español o esté registrado bajo la plena jurisdicción de España, dejarán de aplicársele los requisitos alternativos que la Administración competente del Estado no perteneciente a la Unión Europea, hubiera podido adoptar de conformidad con los apartados 15, 39, 47 o 62 del anexo III del Convenio OIT 188.

Diseño y construcción

5. Todos los espacios de alojamiento deberán tener una altura libre adecuada. En cuanto a los espacios en los que los pescadores deban permanecer de pie durante períodos prolongados, la altura libre mínima será establecida por la Administración Marítima.

6. En los buques de eslora igual o superior a 24 metros, la altura libre mínima permitida en todos los alojamientos en los que se deba poder circular libremente no deberá ser inferior a 200 centímetros.

Aberturas hacia los espacios de alojamiento y entre estos

7. No se admitirán aberturas que comuniquen directamente los dormitorios con las bodegas de pescado y las salas de máquinas, salvo cuando se trate de salidas de emergencia. Siempre que sea razonable y factible, deberán evitarse las aberturas que comuniquen directamente los dormitorios con las cocinas, despensas, tendederos o instalaciones sanitarias comunes, salvo que se disponga expresamente otra cosa.

8. En los buques de eslora igual o superior a 24 metros, no se admitirán aberturas que comuniquen directamente los dormitorios con las bodegas de pescado, salas de máquinas, cocinas, despensas, tendederos o instalaciones sanitarias comunes, salvo cuando se trate de salidas de emergencia; las partes de los mamparos que separen estos lugares de los dormitorios y los mamparos exteriores de estos últimos deberán estar adecuadamente construidas con acero u otro material aprobado, y ser estancas al agua y al gas. La presente disposición no excluye la posibilidad de que las instalaciones sanitarias sean compartidas entre dos camarotes.

Aislamiento

9. Los espacios de alojamiento deberán estar adecuadamente aislados. Los materiales que se utilicen para construir los mamparos interiores, paneles, vagras, revestimientos de suelo y juntas deberán ser adecuados para tales fines y aptos para garantizar un entorno saludable. Todos los espacios de alojamiento deberán estar provistos de un desagüe suficiente.

10. Se deberán adoptar todas las medidas factibles a fin de proteger a la tripulación de los buques pesqueros de las moscas y otros insectos, en particular cuando estos buques operen en zonas infestadas de mosquitos.

11. Todos los espacios de alojamiento de la tripulación deberán estar provistos de las salidas de emergencia necesarias.

Ruido y vibraciones

12. Los espacios de alojamiento deberán asegurar una protección adecuada de los pescadores contra los efectos del ruido y las vibraciones, incluidos los efectos de la fatiga que estos provocan. En cualquier caso, resultará de aplicación el Real Decreto 286/2006, de 10 de marzo, sobre la protección de la salud y la seguridad de los trabajadores contra los riesgos relacionados con la exposición al ruido y en el Real Decreto 1311/2005, de 4 de noviembre, sobre la protección de la salud y la seguridad de los trabajadores frente a los riesgos derivados o que puedan derivarse de la exposición a vibraciones mecánicas.

Ventilación

13. Los espacios de alojamiento deberán estar ventilados, teniendo en cuenta las condiciones climáticas. El sistema de ventilación deberá proporcionar aire de manera satisfactoria cuando los pescadores se encuentren a bordo.

14. En materia de protección de los no fumadores del humo del tabaco resultará de aplicación la Ley 28/2005, de 26 de diciembre, de medidas sanitarias frente al tabaquismo y reguladora de la venta, el suministro, el consumo y la publicidad de los productos del tabaco.

15. Los buques de eslora igual o superior a 24 metros deberán estar equipados con un sistema de ventilación del alojamiento, que deberá regularse de manera que permita mantener el aire en condiciones satisfactorias y asegure una circulación suficiente del aire en cualquier condición atmosférica y climatológica. Los sistemas de ventilación deberán funcionar de forma ininterrumpida mientras los pescadores se encuentren a bordo del buque.

Calefacción y aire acondicionado

16. Los espacios de alojamiento deberán disponer de una calefacción adecuada, habida cuenta de las condiciones climáticas.

17. En los buques de eslora igual o superior a 24 metros, con excepción de los buques pesqueros que operen exclusivamente en zonas tropicales, deberá proporcionarse un nivel de temperatura adecuado, mediante un sistema de calefacción apropiado. El sistema de calefacción suministrará el calor necesario en cualquier circunstancia y deberá funcionar cuando los pescadores estén viviendo o trabajando a bordo y las condiciones lo exijan.

18. En los buques de eslora igual o superior a 24 metros, con excepción de los que operen con regularidad en zonas cuyas condiciones climáticas templadas hagan innecesaria esta disposición, se deberá proporcionar aire acondicionado en los espacios de alojamiento, el puente de mando, la sala de radio y toda sala de control central de máquinas.

Iluminación

19. Todos los espacios de alojamiento deberán disponer de una iluminación adecuada.

20. Siempre que sea posible, los espacios de alojamiento deberán iluminarse con luz natural además de luz artificial. En los dormitorios iluminados con luz natural deberán preverse medios para que no entre la luz.

21. Cada litera deberá estar equipada con una lámpara de lectura, además de la iluminación normal del dormitorio.

22. Los dormitorios deberán estar equipados con luces de emergencia.

23. En caso de que un buque no esté equipado con luces de emergencia en los comedores, las zonas de paso y otros espacios que se utilicen, o puedan utilizarse, como salidas de emergencia, deberá instalarse una iluminación nocturna.

24. En los buques de eslora igual o superior a 24 metros, los espacios de alojamiento deberán iluminarse con arreglo a las normas establecidas por la Administración Marítima. En todas las partes de los espacios de alojamiento donde se pueda circular libremente, la norma mínima en materia de iluminación deberá permitir que toda persona que tenga una visión normal pueda leer, en un día claro, un periódico corriente.

Dormitorios

Disposiciones generales

25. Cuando el diseño, las dimensiones o el servicio a que esté destinado el buque lo permitan, los dormitorios deberán estar ubicados en partes del buque donde se minimicen los efectos de su movimiento y aceleración, pero en ningún caso delante del mamparo de colisión.

Superficie

26. El número de personas por dormitorio y la superficie por persona, con exclusión del espacio ocupado por las literas y armarios, deberán ser tales que los pescadores dispongan a bordo de un espacio y una comodidad adecuados, habida cuenta del servicio a que esté destinado el buque.

27. En los buques de eslora igual o superior a 24 metros, pero cuya eslora sea inferior a cuarenta y cinco metros, la superficie por persona en los dormitorios, con exclusión del espacio ocupado por las literas y armarios, no deberá ser inferior a 1,5 metros cuadrados.

28. En los buques de eslora igual o superior a cuarenta y cinco metros, la superficie por persona en los dormitorios, con exclusión del espacio ocupado por las literas y armarios, no deberá ser inferior a 2 metros cuadrados.

Personas por dormitorio

29. En la medida en que no se disponga expresamente otra cosa, el número de personas que ocupen un dormitorio no deberá ser superior a seis.

30. En los buques de eslora igual o superior a 24 metros, el número de personas que podrán ocupar un dormitorio no deberá ser superior a cuatro. La Administración Marítima podrá autorizar excepciones a este requisito en casos particulares cuando su cumplimiento no sea razonable o factible habida cuenta de las dimensiones o la naturaleza del buque, o el servicio al que se destina.

31. En la medida en que no se disponga expresamente otra cosa y sea factible, se proporcionará a los oficiales uno o más dormitorios separados.

32. En los buques de eslora igual o superior a 24 metros, los dormitorios de los oficiales se destinarán, cada vez que sea posible, a una sola persona; en ningún caso habrá más de dos literas por dormitorio. La Administración Marítima podrá permitir excepciones a los requisitos contenidos en este párrafo, en los casos particulares en que la aplicación de los mismos no sea razonable o factible habida cuenta del tipo de buque, sus dimensiones o el servicio a que esté destinado.

Otras disposiciones

33. El número máximo de personas que pueden alojarse en un dormitorio deberá indicarse, en forma legible e indeleble, en un lugar fácilmente visible de la habitación.

34. Deberán proporcionarse literas individuales de dimensiones apropiadas. Los colchones deberán ser de un material apropiado. Deberá proporcionarse una iluminación individual para cada litera.

35. En los buques de eslora igual o superior a 24 metros, las dimensiones interiores de las literas no deberán ser inferiores a 198 por 80 centímetros.

36. Los dormitorios deberán proyectarse y equiparse de manera que se facilite su limpieza y se proporcione una comodidad razonable a los ocupantes. En su equipamiento deberán incluirse literas, armarios individuales de dimensiones suficientes para contener la ropa y demás efectos personales, y una superficie adecuada para escribir.

37. En los buques de eslora igual o superior a 24 metros, deberá proporcionarse un escritorio adecuado para escribir y una silla.

38. En la medida en que sea factible, los dormitorios deberán estar ubicados o equipados de manera que los hombres y las mujeres puedan tener una privacidad conveniente.

Comedores

39. Los comedores deberán estar tan cerca como sea posible de la cocina, pero en ningún caso delante del mamparo de colisión.

40. Los buques deberán disponer de comedores apropiados para su funcionamiento. En la medida en que no se disponga expresamente otra cosa, y cuando sea factible, los comedores deberán estar separados de los dormitorios.

41. En los buques de eslora igual o superior a 24 metros, los comedores deberán estar separados de los dormitorios.

42. Las dimensiones y el equipamiento de cada comedor deberán ser suficientes para acoger al número de personas que se estima puedan utilizarlo en cualquier momento.

43. En los buques con una eslora total de quince metros o más, los pescadores deberán tener acceso en todo momento a un refrigerador de volumen adecuado y la posibilidad de preparar bebidas calientes o frías.

Bañeras o duchas, retretes y lavabos

44. Deberán preverse instalaciones sanitarias, con retretes, lavabos y bañeras o duchas, para todas las personas a bordo, según convenga a la utilización del buque. Estas instalaciones deberán cumplir, al menos, las normas mínimas de salud y de higiene y ofrecer un nivel de calidad razonable.

45. Las instalaciones sanitarias deberán concebirse de manera que, en la medida en que sea factible, se elimine todo riesgo de contaminación de los demás espacios. Las instalaciones sanitarias deberán permitir una privacidad razonable.

46. Todos los pescadores y demás personas a bordo deberán disponer de agua dulce, caliente y fría, en cantidad suficiente para asegurar una higiene adecuada.

47. Cuando se faciliten instalaciones sanitarias, estas deberán ventilarse por medio de una abertura al aire libre, independiente de cualquier otra parte del alojamiento.

48. Todas las superficies de las instalaciones sanitarias deberán ser aptas para una limpieza fácil y eficaz. Los suelos estarán cubiertos con un revestimiento antideslizante.

49. En los buques de eslora igual o superior a 24 metros, todos los pescadores que no ocupen habitaciones con instalaciones sanitarias privadas deberán disponer de, al menos, una bañera o ducha o ambas a la vez, un retrete y un lavabo por cada cuatro personas o menos.

Lavanderías

50. En la medida en que no se estipule expresamente otra cosa, deberán preverse instalaciones para lavar y secar la ropa, según sea necesario y tomando en consideración las condiciones de utilización del buque.

51. En los buques de eslora igual o superior a 24 metros, deberán preverse instalaciones adecuadas para lavar, secar y planchar la ropa.

52. En los buques de eslora igual o superior a cuarenta y cinco metros, se dispondrán instalaciones adecuadas para lavar, secar y planchar la ropa en un local separado de los dormitorios, comedores y retretes, que deberá estar suficientemente ventilado, calentado y provisto de cuerdas u otros medios para secar la ropa.

Instalaciones para la atención de pescadores enfermos o lesionados

53. Además de los requisitos previstos en 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, se pondrá a disposición del pescador que padezca una enfermedad o que esté lesionado una cabina.

54. En los buques pesqueros de más de 500 toneladas de registro bruto (TRB) en los que viajen quince o más pescadores durante más de tres días, y en los buques pesqueros de cuarenta y cinco metros de eslora o más, independientemente del número de tripulantes y la duración del viaje, se deberá disponer de un local separado que permita dispensar cuidados médicos. Las instalaciones deberán estar adecuadamente equipadas y mantenidas en condiciones higiénicas.

Otras instalaciones

55. Se deberá disponer de un lugar adecuado para colgar la ropa impermeable y demás equipos de protección personal, fuera de los dormitorios pero en sitios fácilmente accesibles desde ellos.

Ropa de cama, vajilla y artículos diversos

56. Se proporcionará vajilla, así como ropa de cama y otra ropa blanca a todos los pescadores que se encuentren a bordo del buque. El coste de la ropa blanca podrá recuperarse como gastos de explotación, a condición de que así esté estipulado en un convenio colectivo o en el contrato de trabajo del pescador.

Instalaciones de recreo

57. En los buques de eslora igual o superior a 24 metros, todos los pescadores deberán disponer de instalaciones, equipos y servicios de recreo apropiados. Cuando así proceda, los comedores podrán ser utilizados como instalaciones de recreo.

Instalaciones de comunicación

58. En la medida en que sea factible, todos los pescadores a bordo tendrán un acceso razonable a los equipos de comunicación, a un costo razonable que no excederá del costo total de las comunicaciones para el armador.

Cocina y despensa

59. Deberán preverse equipos para cocinar a bordo. Salvo que se disponga otra cosa y cuando sea factible, estos equipos deberán instalarse en una cocina separada.

60. La cocina o las instalaciones destinadas a cocinar, cuando no se disponga de una cocina separada, deberán ser de dimensiones adecuadas, y estar bien iluminadas y ventiladas y debidamente equipadas y mantenidas.

61. Los buques de eslora igual o superior a 24 metros deberán estar equipados con cocinas separadas.

62. Los recipientes de gas butano o propano utilizados para cocinar deberán mantenerse en la cubierta exterior dentro de un refugio que los resguarde de las fuentes de calor y los choques del exterior.

63. Deberá disponerse de un lugar apropiado y de volumen suficiente para almacenar las provisiones, que pueda ventilarse y mantenerse seco y fresco para evitar el deterioro de los alimentos. En la medida en que no se estipule expresamente otra cosa y cuando sea factible, se instalarán refrigeradores u otros medios de almacenamiento a baja temperatura.

64. En los buques de eslora total de quince metros o más, se utilizarán una despensa y un refrigerador y otros lugares para almacenar provisiones a baja temperatura.

Alimentos y agua potable

65. El abastecimiento de víveres y agua potable deberá ser suficiente en relación con el número de pescadores y la duración y naturaleza del viaje. Además, deberá ser adecuado en cuanto a su valor nutritivo, calidad, cantidad y variedad, habida cuenta asimismo de las exigencias religiosas y las prácticas culturales de los pescadores en relación con los alimentos.

Condiciones de limpieza y habitabilidad

66. Los espacios de alojamiento de los pescadores deberán mantenerse en condiciones adecuadas de limpieza y habitabilidad, y no se deberá almacenar en ellos ningún material o mercancía que no sea propiedad personal de sus ocupantes o que no esté destinado a su seguridad o salvamento.

67. La cocina y la despensa deberán mantenerse en buenas condiciones higiénicas.

68. Los desechos deberán depositarse en contenedores bien cerrados y sellados, y deberán retirarse de los lugares donde se manipulen alimentos, cada vez que sea necesario.

Inspecciones por el capitán o patrón o por orden de este

69. En los buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 metros, el capitán o patrón, u otra persona que actúe bajo sus órdenes, deberá realizar inspecciones frecuentes para asegurar que:

i. El alojamiento de los pescadores esté limpio, sea habitable y seguro y se mantenga en buenas condiciones;

ii. el suministro de alimentos y agua potable sea suficiente; y

iii. la higiene y el mantenimiento de la cocina y los locales y equipo de despensa sean apropiados.

Los resultados de estas inspecciones y las medidas adoptadas para solucionar las anomalías que se detecten deberán consignarse y estar disponibles para consulta.

Excepciones

70. Mediante Convenio colectivo se podrá autorizar, previa consulta, excepciones con respecto a las disposiciones del presente anexo a efectos de tener en cuenta, sin incurrir en discriminación alguna, los intereses de los pescadores que observen prácticas religiosas y sociales diferentes y distintivas a condición de que tales excepciones no redunden en condiciones que, en conjunto, sean menos favorables que las que se obtendrían de la aplicación del presente anexo.

ANEXO II

Excepciones

Se prevén excepciones a la aplicación del anexo I, a las que podrán acogerse los buques pesqueros que permanezcan en el mar habitualmente menos de veinticuatro horas, si los pescadores no viven a bordo de dichos buques cuando estén amarrados en puerto, en los términos siguientes:

a) Estarán exentos del cumplimiento de los siguientes apartados: 27, 35, 37, 46, 50, 51, 56, 57 y 59.

b) Apartado 5 «Los espacios de alojamiento deberán tener una altura libre adecuada. En cuanto a los espacios en los que los pescadores deban permanecer de pie por períodos prolongados, siempre que sea preciso, la Administración Marítima adaptará la altura libre mínima».

c) Apartado 6 «En lo que atañe a los buques de eslora igual o superior a 24 metros, la altura libre mínima permitida en todos los alojamientos en los que se deba poder circular libremente no deberá ser inferior a 200 centímetros, siempre que sea factible, y nunca inferior a 190 centímetros».

d) Apartados 7 y 8 «Siempre que sea razonable y factible:

i. Deberán evitarse las aberturas que comuniquen directamente los dormitorios con las cocinas, despensas, tendederos o instalaciones sanitarias comunes, salvo que se disponga expresamente otra cosa.

ii. No se admitirán aberturas que comuniquen directamente los dormitorios con las bodegas de pescado y las salas de máquinas, salvo cuando se trate de salidas de emergencia».

e) Apartado 9 «Los espacios de alojamiento deberán estar adecuadamente aislados. Los materiales que se utilicen para construir los mamparos interiores, paneles, vagras, revestimientos de suelo y juntas deberán ser adecuados para tales fines y aptos para garantizar un entorno saludable. Siempre que sea factible, todos los espacios de alojamiento deberán estar provistos de un desagüe suficiente».

f) Apartado 18 «En los buques de eslora igual o superior a 24 metros, con excepción de los que operen con regularidad en zonas cuyas condiciones climáticas templadas hagan innecesaria esta disposición, siempre que sea técnicamente posible, se deberá proporcionar aire acondicionado en los espacios de alojamiento, el puente de mando, la sala de radio y toda sala de control central de máquinas».

g) Apartado 34 «Cuando los buques dispongan de literas, estas deberán ser de dimensiones apropiadas. Los colchones deberán ser de un material apropiado. Deberá proporcionarse una iluminación individual para cada litera».

h) Apartado 36 «Los dormitorios deberán proyectarse y equiparse de manera que se facilite su limpieza y se proporcione una comodidad razonable a los ocupantes. Siempre que sea factible, en su equipamiento deberán incluirse literas, armarios individuales de dimensiones suficientes para contener la ropa y demás efectos personales, y una superficie adecuada para escribir».

i) Apartado 40 «Cuando los buques dispongan de comedores, estos deberán ser apropiados para su funcionamiento. En la medida en que no se disponga expresamente otra cosa, y cuando sea factible, los comedores deberán estar separados de los dormitorios».

j) Apartado 41 «Siempre que sea factible, en los buques de eslora igual o superior a 24 metros, los comedores deberán estar separados de los dormitorios».

k) Apartado 43 «En los buques con una eslora total de quince metros o más, los pescadores deberán tener acceso en todo momento a un refrigerador de volumen adecuado y la posibilidad de preparar bebidas calientes o frías, en la medida en que sea factible».

l) Apartado 44 «Siempre que sea factible y según convenga a la utilización del buque, deberán preverse instalaciones sanitarias, con retretes, lavabos y bañeras o duchas, para todas las personas a bordo. Estas instalaciones deberán cumplir, al menos, las normas mínimas de salud y de higiene y ofrecer un nivel de calidad razonable.»

m) Apartado 45 «Las instalaciones sanitarias deberán concebirse de manera que, siempre que sea factible, se elimine todo riesgo de contaminación de los demás espacios. Las instalaciones sanitarias deberán permitir una privacidad razonable».

n) Apartado 53 «Además de los requisitos previstos en 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, se pondrá a disposición del pescador que padezca una enfermedad o que esté lesionado una cabina, en la medida que sea factible.»

o) Apartado 61 «Los buques de eslora igual o superior a 24 metros deberán estar equipados con cocinas separadas, siempre que sea factible».

p) Apartado 64 «En los buques de eslora total de quince metros o más, se utilizarán una despensa y un refrigerador y otros lugares para almacenar provisiones a baja temperatura, en la medida en que sea factible».

§ 21

Real Decreto 963/2013, de 5 de diciembre, por el que se fijan las tripulaciones mínimas de seguridad de los buques de pesca y auxiliares de pesca y se regula el procedimiento para su asignación

Ministerio de la Presidencia
«BOE» núm. 313, de 31 de diciembre de 2013
Última modificación: sin modificaciones
Referencia: BOE-A-2013-13808

La Orden del Ministerio de Comercio de 14 de julio de 1964 fija el cuadro indicador de tripulaciones mínimas para buques mercantes y de pesca. Desde su entrada en vigor hasta el momento actual las unidades que componen la flota de pesca han evolucionado considerablemente merced a los numerosos adelantos tecnológicos incorporados a las mismas. Asimismo, la evolución experimentada en el ámbito de las titulaciones profesionales de los oficiales y los límites de las atribuciones que se les otorgan, hace aconsejable proceder a la derogación parcial de la orden mencionada, en lo que se refiere a las tripulaciones mínimas para buques de pesca y auxiliares de pesca.

Además, en lo que respecta a la asignación de las tripulaciones mínimas de seguridad de los buques pesqueros, debe tenerse en cuenta lo previsto por el Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo en la mar, que establece los criterios generales de seguridad, suficiencia y eficiencia a los que deberá someterse la fijación y la revisión de las tripulaciones mínimas de seguridad de los buques pesqueros.

De otra parte, el artículo 253 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 establece que reglamentariamente se fijará el número de miembros de las dotaciones de los buques civiles y sus condiciones de capacitación profesional. Este mandato tiene su reflejo en el artículo 263.i) del citado Real Decreto Legislativo, que regula como una función del Ministerio de Fomento, en el ámbito del artículo 7 de dicha Ley, la determinación de las dotaciones mínimas de los buques civiles, a efectos de seguridad.

Este planteamiento se complementa con lo dispuesto por el artículo 266.4.g) de la citada Ley, en relación con el artículo 10.k) del Real Decreto 638/2007, de 18 de mayo, por el que se regulan las Capitanías y los Distritos Marítimos, que atribuye a los Capitanes Marítimos la resolución de los expedientes en materia de fijación de tripulaciones mínimas de seguridad para las embarcaciones de eslora (L) inferior a 24 metros.

Así mismo, debe traerse a colación la aprobación del Convenio sobre Normas de formación, titulación y guardia para el personal de los buques pesqueros (Convenio STCW-F 95), firmado en Londres el 7 de julio de 1995, cuyo objetivo es dar cumplimiento a las decisiones de la decimosexta Asamblea de la Organización Marítima Internacional (O.M.I.) y del Comité de Seguridad Marítima de la misma. La entrada en vigor en nuestro país del citado convenio se produjo el 29 de septiembre de 2012, por lo que es preciso aprobar las disposiciones necesarias para su aplicación.

En consecuencia, a la vista de la legislación mencionada, se considera procedente regular los criterios generales que han de regir el procedimiento para la determinación de las tripulaciones mínimas de seguridad de los buques pesqueros, dando cumplimiento a las disposiciones citadas, mediante la elaboración y aprobación de un real decreto en desarrollo de las disposiciones con rango de ley.

Este real decreto se ha sometido a trámite de audiencia de las asociaciones profesionales y sindicales más representativas de los armadores y trabajadores de buques pesqueros. Así mismo, han sido consultadas las comunidades autónomas litorales y las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla y se ha sometido a informe del Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas, por afectar a las competencias de dichas comunidades y ciudades autónomas. Igualmente, se ha recabado informe del Ministerio Empleo y Seguridad Social y del Ministerio de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad, de conformidad con lo dispuesto por el artículo 24.1.b) y c) de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno.

El real decreto se dicta al amparo de la competencia del Estado en materia de marina mercante, de conformidad con lo previsto por el artículo 149.1.20.ª de la Constitución.

En su virtud, a propuesta de los Ministros de Fomento y de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, 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 5 de diciembre de 2013,

DISPONGO:

Artículo 1. *Objeto.*

1. Este real decreto tiene por objeto establecer las tripulaciones mínimas de seguridad para los buques de pesca y auxiliares de pesca que se incluyen en el anexo I de este real decreto.

2. Así mismo, se regula el criterio y el procedimiento para asignar las tripulaciones mínimas de seguridad que deben llevar los buques y embarcaciones registrados y abanderados en España en la tercera y cuarta listas del Registro de Matrículas de Buques, así como para la expedición del documento acreditativo correspondiente.

Artículo 2. *Ámbito de aplicación.*

Estarán sujetos a las disposiciones de este real decreto los buques y embarcaciones de pesca y los auxiliares de pesca registrados y abanderados en España en la tercera y cuarta listas del Registro de Matrícula de Buques.

Artículo 3. *Exenciones.*

Estarán exentas de lo dispuesto en este real decreto las embarcaciones auxiliares de los buques o embarcaciones de pesca, que serán gobernadas por la tripulación del buque o embarcación al que estén adscritas, sin que se produzca menoscabo de las condiciones de seguridad y operatividad de éstos.

Artículo 4. *Definiciones.*

A los efectos de lo previsto en este real decreto se entenderá por:

1. «Buque de pesca»: El destinado a la captura y extracción con fines comerciales de peces y otros recursos marinos vivos, que se encuentre inscrito en la tercera lista del Registro de Matrícula de Buques y en situación de alta en el Censo de la Flota Pesquera Operativa, cuya eslora (L) sea igual o superior a 24 metros.

2. «Embarcación de pesca»: La destinada a la captura y extracción con fines comerciales de peces y otros recursos marinos vivos, que se encuentre inscrita en la tercera lista del Registro de Matrículas de Buques y en situación de alta en el Censo de la Flota Pesquera Operativa, cuya eslora (L) sea inferior a 24 metros.

3. «Auxiliar de pesca»: Los buques o embarcaciones dedicados a labores auxiliares de pesca inscritos en la cuarta lista del Registro de Matrícula de Buques, como pudieran ser las pangas de los atuneros u otras de igual o parecida naturaleza.

4. «Embarcación auxiliar»: Las dedicadas a labores auxiliares de explotaciones de acuicultura, de estabulación de especies marinas o asociadas a una licencia o permiso administrativo para ejercer actividades acuícolas, inscritos en la cuarta lista del Registro de Matrícula de buques.

5. «Buque de palangre de superficie»: El que se dedica a la pesca con artes de palangre de superficie, conforme a lo definido en la legislación nacional vigente.

6. «Buque de palangre de fondo»: El que se dedica a la pesca con artes de palangre de fondo, conforme a lo definido en la legislación nacional vigente.

7. «Buque de cerco»: El que se dedica a la pesca con artes de cerco, conforme a lo definido en la legislación nacional vigente.

8. «Buque de arrastre»: El que se dedica a la pesca con artes de arrastre, conforme a lo definido en la legislación nacional vigente.

9. «Embarcación de artes menores»: Aquella que se dedica a la pesca con artes fijos y artes menores, conforme a lo definido en la legislación nacional vigente.

10. «Pesca artesanal»: Actividad pesquera realizada con embarcaciones de hasta 12 metros de eslora.

11. «Pesca costera artesanal y de bajura»: Aquella practicada por embarcaciones que regresan a puerto diariamente y antes de 24 horas.

12. «Pesca de altura»: Es la que se realiza con mareas de duración inferior a tres semanas y superior a veinticuatro horas.

13. «Pesca de gran altura»: Es la que se realiza con mareas de duración superior a tres semanas.

14. «Eslora (L)»: Se considerará igual al 96% de la eslora total en la flotación correspondiente al 85% del puntal mínimo de trazado medido desde el canto superior de la quilla o la distancia existente entre la cara proel de la roda y el eje de la mecha del timón en esa flotación, si esta última es mayor. En los buques proyectados con quilla inclinada, la flotación de referencia para medir la eslora será paralela a la flotación de proyecto. A efectos de este real decreto, la eslora a aplicar será la eslora (L).

15. «Espacios de máquinas sin dotación permanente para buques y embarcaciones de pesca (UMS)»: Aquellos espacios de máquinas que están provistos de las instalaciones, alarmas y sistemas automáticos para no precisar la presencia continuada de personal en los espacios de máquinas; acreditados mediante certificación expedida por la Dirección General de la Marina Mercante en el caso de buques de pesca o en la información técnica anexa al certificado de conformidad para las embarcaciones de pesca.

16. «Arqueo»: Cubicación de los espacios interiores de un buque o embarcación expresados en GT.

17. «GT»: Siglas de la expresión inglesa «Gross Tonnage» para la cubicación o arqueo de un buque de acuerdo con el Convenio Internacional de Arqueo de 1969.

18. «Patrón polivalente»: Persona con la titulación o titulaciones náuticas o náutico-pesqueras necesarias para ejercer funciones de mando y asumir responsabilidades tanto en el puente como en la máquina.

19. «Servicios de guardia»: El conjunto de normas, pautas de comportamiento, recomendaciones y principios recogidos en el capítulo IV («Normas relativas a las guardias») del Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para el personal de los buques de pesca 1995, hecho en Londres el 7 de julio de 1995 (Convenio STCW-F).

20. «Simultáneo de funciones»: Capacidad de asumir en la misma embarcación funciones simultáneas de vigilancia en el puente de gobierno, control de máquinas y servicios auxiliares.

21. «Tripulación»: El conjunto del personal embarcado y enrolado que presta servicios profesionales a bordo de los buques de pesca y sus auxiliares.

22. «Polivalencia»: Capacidad de ejercer funciones y asumir responsabilidades en un buque en el puente y/o en la máquina, teniendo para ello las titulaciones necesarias.

23. «Capitán o patrón»: A los efectos de este real decreto es el miembro de la tripulación que ejerce el mando del buque o embarcación de pesca.

24. «Jefe de máquinas»: A los efectos de este real decreto es el miembro de la tripulación que ejerce la jefatura de la máquina del buque o embarcación de pesca.

25. «Primer oficial de puente o segundo patrón»: El oficial de puente que sigue en rango al capitán o patrón y que en caso de incapacidad de éstos habrá de asumir el mando del buque y ejercer las demás funciones que le atribuya la normativa vigente.

26. «Primer oficial de máquinas»: El oficial de máquinas que sigue en rango al jefe de máquinas y que en caso de incapacidad de éste asumirá la responsabilidad de la propulsión mecánica, así como el funcionamiento y mantenimiento de las instalaciones mecánicas y eléctricas del buque y ejercer la demás funciones que le atribuya la normativa vigente.

27. «Oficial de puente o máquinas»: A los efectos de ese real decreto, es el miembro de la tripulación que ejerce sus funciones como oficial de cubierta o máquinas, de acuerdo con las atribuciones de su título.

28. «Subalterno»: A los efectos de este real decreto, es el miembro de la tripulación, ya sea de cubierta, maquinas o de fonda, que no es oficial de cubierta o de máquinas y que está incluido en la tripulación mínima de seguridad, y que, por tanto, tiene atribuidas funciones de seguridad.

29. «Cuadro de obligaciones e instrucciones para casos de emergencia»: Cuadro definido según la regla 2 del capítulo VIII del Convenio de Torremolinos y del punto 14 del anexo VI del 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), para buques de pesca y embarcaciones de pesca respectivamente.

30. «Tripulación mínima de seguridad»: Es el conjunto de oficiales y subalternos, además del capitán o patrón, con indicación de su número y atribuciones, que precisa el buque de pesca o embarcación de pesca según su arqueo, eslora, potencia, actividad y tipo de navegación, para realizar con seguridad las guardias de mar, fondeos y maniobras, así como para poder dar una respuesta adecuada a las situaciones de emergencia.

31. «Traslado de buque o embarcación de pesca»: Navegación efectuada entre dos puertos, con objeto de efectuar reparaciones o actividades de carácter similar a ésta.

32. «Pruebas oficiales de mar»: Aquellas pruebas encaminadas a la comprobación de que el buque o embarcación de pesca ha sido construido de acuerdo al proyecto aprobado previamente, se encuentra en condiciones de prestar los servicios correspondientes a su clase por estar dotado de los elementos que exigen la normativa nacional y/o internacional que le sea de aplicación, es acreedor a todos los certificados exigidos por la normativa en vigor y se halla suficientemente pertrechado y su tripulación debidamente capacitada.

33. «Pruebas particulares de mar»: Aquellas pruebas realizadas por el astillero, constructor, taller, u otros encaminadas a comprobar el correcto funcionamiento del buque o embarcación de pesca o de alguno de sus servicios o equipos.

34. «Convenio STCW-F»: El Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para el personal de los buques pesqueros, adoptado en Londres el 7 de julio de 1995.

35. «Aguas abrigadas»: Zonas protegidas de los embates del mar abierto en las que un buque no esté alejado en ningún momento más de tres millas de un lugar de refugio de tierra firme, como pudieran ser bahías cerradas, al que puedan acceder los posibles náufragos y en cuya proximidad se encuentren instalaciones de búsqueda y salvamento, playas en las que se pueda varar con seguridad y otras posibles instalaciones.

36. «Flota polivalente»: La conforman aquellas embarcaciones de pesca que en la misma jornada de trabajo están autorizadas para utilizar dos o más tipos de artes y cuyo cambio no supone un incremento en la tripulación del buque.

Artículo 5. *Asignación de tripulaciones mínimas de seguridad.*

La asignación de las tripulaciones mínimas de seguridad de los buques y embarcaciones de pesca, incluidas las asignaciones temporales a que se refiere el apartado 3 del artículo 6 de este real decreto se efectuará mediante resolución administrativa, conforme al procedimiento previsto en los artículos siguientes.

Artículo 6. *Órganos competentes para la asignación de las tripulaciones mínimas.*

1. La asignación de las tripulaciones mínimas de seguridad para los buques de pesca corresponde al Director General de la Marina Mercante.

2. La asignación de las tripulaciones mínimas de seguridad respecto a las embarcaciones de pesca corresponde a los capitanes marítimos, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 10.k) del Real Decreto 638/2007, de 18 de mayo, por el que se regulan las Capitanías Marítimas y los Distritos Marítimos.

3. Así mismo, corresponderá al capitán marítimo la asignación temporal de tripulaciones mínimas de seguridad de buques y embarcaciones para traslados y pruebas de mar de los mismos.

Artículo 7. *Iniciación del procedimiento.*

1. El procedimiento para la asignación de tripulaciones mínimas de seguridad de los buques y embarcaciones de pesca se iniciará previa solicitud de los armadores o sus representantes legales ante el correspondiente órgano competente para la asignación, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 6 de este real decreto, por cualquiera de los medios previstos, incluidos los telemáticos, en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

2. Cuando la solicitud se refiera a buques o a embarcaciones de nueva construcción, deberá ser presentada en un plazo de tres meses anteriores a la fecha prevista de la entrega del buque o de la embarcación.

3. Con independencia de lo dispuesto en los apartados anteriores, la asignación de las tripulaciones mínimas de seguridad se realizará de oficio cuando a juicio del órgano competente para proceder a aquella existan circunstancias relacionadas con la seguridad del buque, de la navegación o de la vida humana en la mar que así lo requieran, que deberán motivarse en la instrucción del expediente correspondiente.

Artículo 8. *Contenido de las solicitudes.*

A las solicitudes que se formulen conforme a lo previsto en el artículo anterior deberá adjuntarse la siguiente documentación, salvo que sea imposible aportar la documentación técnica debido a la edad de las embarcaciones o por no haber sido ésta emitida:

1. Una propuesta de tripulación mínima de seguridad en la que figure el número de tripulantes que han de integrar la tripulación y los cargos y funciones desempeñados por los miembros de la misma.

2. Un estudio descriptivo comprensivo de la siguiente información:

a) Informe sobre el buque o embarcación en el que consten su tipo, características técnicas y equipamiento, arqueo bruto, potencia propulsora y sistema de mantenimiento de buques.

b) Planos de seguridad del buque o certificado de seguridad de la embarcación de pesca, con indicación de los medios de salvamento y contra incendios existentes a bordo, así como su manejo en caso de emergencia por los tripulantes que se propongan.

c) Cuadro de obligaciones e instrucciones para caso de emergencias.

d) Tareas, cometidos y responsabilidades de la tripulación a efectos de la operatividad del buque o embarcación en condiciones de seguridad y de prevención de la contaminación de medio marino, incluyendo un cuadro de organización del tiempo de guardias de mar, maniobras y protección de buque o embarcación.

e) Descripción del arte y de la actividad y modalidad de pesca a desarrollar por el buque o la embarcación.

f) Zonas de navegación en las que se pretende que el buque o la embarcación opere, tiempo de permanencia en la mar y mareas.

g) Información sobre el modo de realización de las tareas relacionadas con la pesca, del personal necesario para largar y cobrar el aparejo o arte, vigilancia del buque o de la embarcación durante las actividades de pesca y del entorno marítimo donde se realicen las maniobras, así como organización de las guardias de mar durante las faenas pesqueras.

h) Frecuencia de las escalas en los puertos y duración de éstas.

i) En el ámbito laboral, copia del convenio colectivo aplicable.

j) Cualquier otra información que el solicitante pueda considerar relevante para la designación de la tripulación mínima de seguridad en función de las características y equipamiento de los buques o embarcaciones pesqueras.

Artículo 9. *Tramitación.*

En los supuestos de solicitud a instancia del armador, se estará a lo dispuesto en los apartados siguientes:

1. Recibidas las solicitudes y la documentación adjunta a las mismas, los órganos competentes para la asignación de las tripulaciones realizarán los actos de instrucción e inspección necesarios para verificar los datos recogidos en la solicitud, así como aquellos otros que se estimen precisos para la determinación, conocimiento y comprobación de la documentación aportada, en virtud de la cual deba emitirse la resolución.

2. Si la solicitud no reuniera los requisitos a que se refiere el artículo 8 de este real decreto o fuera preciso ampliar alguno de los datos de la documentación aneja a la solicitud, por el órgano competente para la asignación de las tripulaciones se requerirá al solicitante para que en el plazo de 10 días proceda a subsanar los posibles defectos o adjuntar los documentos precisos, con apercibimiento de que si así no lo hiciera, se le tendrá por desistido de su petición, previa resolución motivada.

3. Dicho plazo podrá ampliarse a 15 días, a petición del interesado o a iniciativa del órgano competente, cuando la aportación de los documentos requeridos presente dificultades especiales.

Artículo 10. *Finalización del procedimiento.*

El procedimiento finalizará mediante resolución del órgano competente para la asignación, que deberá ser notificada al solicitante en un plazo máximo de 3 meses a contar desde la fecha de presentación de la solicitud y se llevará a cabo de acuerdo con lo previsto en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre.

En el caso de que la resolución lleve consigo la asignación de la tripulación mínima de seguridad, ésta se formalizará en el modelo de certificado de tripulación mínima del anexo II de este real decreto, que incluye la tripulación mínima determinada de acuerdo con lo establecido en el anexo I.

Artículo 11. *Recursos.*

Contra las resoluciones del capitán marítimo o del Director General de la Marina Mercante podrán interponerse recurso de alzada, respectivamente ante el Director General de la Marina Mercante o ante el Secretario General de Transporte, en el plazo de un mes a partir del día siguiente a la recepción de la notificación, en los términos previstos en los artículos 114 y 115 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre.

La resolución del correspondiente recurso de alzada pondrá fin a la vía administrativa.

Artículo 12. *Silencio administrativo.*

La falta de resolución expresa en el plazo a que se refiere el artículo 10 de este real decreto, implica la desestimación de la solicitud, de conformidad con los dispuesto en la disposición adicional vigésima novena apartado 2 de la Ley 14/2000, de 29 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y de Orden Social. Una vez trascurrido dicho plazo, contra la desestimación por silencio negativo se podrán interponer los recursos previstos en el artículo 11 de este real decreto, en los términos que señala dicho precepto.

Artículo 13. *Resoluciones provisionales.*

1. Si por motivos no imputables al solicitante o por razones operativas, éste no estuviera en condiciones de aportar la totalidad de la documentación reseñada en el artículo 8 de este real decreto o no pudiera disponer del buque o embarcación para su inspección, se le podrá adjudicar provisionalmente, conforme al procedimiento previsto en los artículos 5 a 10 de este real decreto, por parte del órgano competente, mediante resolución motivada, una

tripulación mínima de seguridad similar a la de otros buques o embarcaciones de igual tipo o dedicados a la misma actividad, siempre que sea superior o iguales a los mínimos establecidos en el anexo I.

2. La resolución provisional en ningún caso podrá otorgarse por un período superior a tres meses a contar desde la fecha de su otorgamiento o por la duración de la marea, sin que dicha resolución pueda ser prorrogada. Estos extremos deberán hacerse constar expresamente en la resolución.

Artículo 14. *Vigencia de las resoluciones.*

1. Las resoluciones definitivas de asignación de tripulaciones mínimas de seguridad mantendrán su vigencia indefinidamente, salvo que se produzca algunos de los supuestos incluidos en el siguiente apartado.

2. Las resoluciones definitivas perderán su vigencia, debiendo solicitarse su renovación en los siguientes supuestos:

a) El buque o embarcación sufra modificaciones estructurales que afecten a sus dimensiones o características técnicas principales, cuando se produzcan cambios en el aparato propulsor que supongan variación de la potencia o cuando existan alteraciones en las navegaciones u operativa.

b) El buque o embarcación incorpore elementos tecnológicos susceptibles de permitir la modificación de las tripulaciones mínimas de seguridad.

c) Se modifique, de forma significativa, la organización del tiempo de trabajo y guardias a bordo.

3. Así mismo, se procederá a la revisión de las solicitudes en caso de notificación de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social, de acuerdo con lo previsto en la disposición adicional quinta del Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre.

4. La renovación deberá solicitarse con tres meses de anterioridad cuando concurran las circunstancias a las que se refieren las letras a) y b) del apartado 2 de este artículo, ante el órgano competente a que se refiere el artículo 6 de este real decreto y se tramitarán y otorgarán con sujeción al procedimiento previsto en este real decreto.

Cuando se produzcan las circunstancias objeto de la letra c) del apartado 2 y del apartado 3 de este artículo, la renovación deberá solicitarse en el momento en que las mismas se produzcan.

Artículo 15. *Reglas sobre buques que practican diferentes tipos de pesca.*

1. Siempre que un buque o embarcación de pesca vaya a ser destinado indistintamente a diferentes artes de pesca o cuando la misma actividad implique distintos períodos de navegación, en el certificado de tripulación mínima le serán asignadas las tripulaciones mínimas correspondientes a cada caso.

2. En el supuesto de que un buque o embarcación de pesca no tenga fijada tripulación para las nuevas circunstancias, el interesado antes de iniciar la marea deberá solicitarla.

El órgano competente para la asignación de las tripulaciones emitirá en este caso una resolución provisional conforme al procedimiento previsto en los artículos 5 a 10 de este real decreto, que incluirá la nueva tripulación acorde a las nuevas circunstancias y con validez hasta que dicho órgano dicte la resolución definitiva.

En el supuesto de que el órgano competente fuese el capitán marítimo, la resolución provisional devendrá en definitiva una vez que se haya agotado su plazo.

3. Lo dispuesto en los apartados anteriores no se aplicará a los casos de las denominadas flotas polivalentes, que ya tienen asignada una tripulación para las diferentes artes.

Artículo 16. *Simultáneo de funciones.*

El simultáneo de funciones, de capitán o patrón al mando y jefe de máquinas o primer mecánico, además de primer oficial de puente y máquinas o primer oficial de puente y segundo mecánico, solo se admitirá en las embarcaciones dedicadas a la bajura y hasta 24 metros de eslora (L), que no realicen mareas de mayor duración de 48 horas y que no se

alejen más de 60 millas de la costa, que dispongan de instalaciones de máquinas sin dotación permanente acreditado en la información técnica del certificado de conformidad y siempre que los tripulantes que simultanean dispongan de un título o títulos que otorguen la correspondiente polivalencia y no se sobrepasen las horas de trabajo y descanso establecidas en la normativa laboral.

Artículo 17. *Alumnos.*

1. Los alumnos que deban realizar las prácticas formativas necesarias a bordo de buques o embarcaciones de pesca podrán enrolarse, sin que su plaza sea contabilizada a los efectos de los mínimos establecidos en la asignación de la tripulación mínima.

2. Los alumnos estarán bajo la inmediata supervisión del capitán o patrón y podrán tener encomendadas las tareas propias de la formación que estén cursando y, a efectos de seguridad, deberán recibir por parte del capitán o patrón los conocimiento mínimos para familiarizarse con los dispositivos de seguridad, de supervivencia y de lucha contra incendios.

Artículo 18. *Cocinero y camarero.*

Los buques de pesca de más de 500 GT deberán contar como mínimo con un cocinero y un camarero, pudiendo alternar dichas funciones una sola persona en los de hasta 700 GT.

Dichos tripulantes deberán tener asignadas funciones de salvamento y abandono y constarán dentro de los mínimos establecidos en el anexo I.

Artículo 19. *Enrole en categoría superior.*

El capitán marítimo competente para la asignación de las tripulaciones mínimas, previa solicitud, podrá autorizar, con carácter concreto y mediante resolución motivada, el enrole de personal con titulación inmediatamente inferior a la que se precise. Para ello es imprescindible que se haya constatado de manera fehaciente la inexistencia de personal titulado disponible y que el personal así autorizado disponga, al menos, del Certificado de Formación Sanitaria Específica Inicial cuando ejerza como patrón costero polivalente o patrón local de pesca. En ningún caso se autorizará, para que ejerzan funciones de capitán o patrón en navegaciones de altura y gran altura, a personas cuya titulación no reúna los requisitos establecidos en la regla II/1 del Convenio STCW-F.

La inexistencia de personal titulado en disposición de embarcar a que se refiere el párrafo anterior deberá ser acreditada por el solicitante mediante la aportación de la correspondiente certificación expedida por el Instituto Social de la Marina o por la Oficina de Empleo que le haya sustituido a nivel provincial.

Los enroles autorizados de acuerdo con el párrafo primero de este artículo no tendrán una duración superior a 6 meses o al período máximo de embarque, según lo dispuesto por el Convenio STCW-F, sin que pueda pasar dicho período en ningún caso de los seis meses.

Artículo 20. *Reglas especiales sobre usos y aguas abrigadas.*

Los capitanes marítimos, previa solicitud y teniendo en cuenta los usos y costumbres en sus respectivos puertos y la presencia de circunstancias como el ejercicio de la actividad en zonas abrigadas, la existencia de unidades de apoyo y vigilancia, la realización de la marea por varios buques a la vez así como otras similares, podrán mediante resolución motivada:

1. Modificar las guardias con el fin de que, durante los períodos de descanso del patrón, las labores de vigilancia puedan ser realizadas por un subalterno que lleve a cabo funciones de ayuda al patrón. Para ello el buque debe estar parado y con las luces/marcas de sin gobierno conectadas y la persona habilitada debe tener acreditada competencia y experiencia equivalentes a las que sean necesarias para dicho puesto.

La modificación no debe implicar, en ningún caso, que la realización de las guardias altere los límites impuestos por el Real Decreto 285/2002, de 22 de marzo, por el que se modifica el Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo, en lo relativo al trabajo en la mar.

2. Autorizar que las embarcaciones de hasta 12 metros de eslora (L) puedan tripularse por una sola persona con titulación suficiente, para lo que se tendrán en cuenta el cumplimiento de todas las condiciones excepcionales de seguridad marítima siguientes:

a) Que la embarcación realice las faenas de pesca a la vista de otras embarcaciones, en zonas de costa habitadas, en aguas costeras protegidas o abrigadas o en zonas en las que faenen otras embarcaciones de pesca de la misma modalidad.

b) Que la zona de pesca este ubicada en aguas abrigadas o en su defecto a menos de tres millas de costa en todo momento.

c) Que el único tripulante, en todo momento, lleve puesto un chaleco salvavidas homologado.

d) Que los buques y embarcaciones estén provistas de equipo de comunicación fijo de VHF y una Radiobaliza de Localización de Siniestros.

e) Mantener contacto radio con la Costera o a la Cofradía de Pescadores a la que pertenezcan. El patrón y único tripulante estará en posesión de los títulos de patrón y mecánico o patrón local de pesca que le habiliten para el manejo de esta embarcación.

f) Los equipos de navegación y comunicaciones, incluidos en el correspondiente certificado, estarán operativos en todo momento.

g) Que realicen entradas y salidas diarias a puerto, y

h) Otras condiciones que el capitán marítimo estime oportunas, siempre que ello no afecte a la seguridad marítima, de la navegación, de la vida humana en la mar o a la contaminación del medio marino.

Artículo 21. *Reglas especiales para actividades pesqueras cercanas al litoral.*

Los buques de hasta 24 metros de eslora y potencia igual o inferior a 550 kW, que permanezcan menos de tres semanas en la mar y a una distancia de un puerto español o de la Unión Europea no superior a 200 millas, podrán salir a la mar sin el mecánico y el engrasador que se establece en el anexo I para los buques con UMS, siempre que se cumplan los siguientes requisitos:

Deberán llevar enrolado un jefe de máquinas que tenga al menos la titulación de mecánico naval de segunda clase o patrón costero polivalente.

Antes de cada marea se certificará por el patrón, y se anotará así en el diario de navegación el buen funcionamiento de los automatismos.

Una vez cada dos meses se certificará por una organización reconocida el mantenimiento correcto del UMS.

Disposición transitoria única. *Vigencia de las Resoluciones anteriores.*

Las resoluciones de asignación de tripulación mínima de seguridad expedidas con anterioridad a la entrada en vigor de este real decreto conservarán su validez, salvo que incurran en alguno de los supuestos del artículo 14 de este real decreto, en cuyo caso deberán renovarse.

Asimismo los armadores podrán solicitar la modificación de las resoluciones existentes en cualquier momento.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

Queda derogada la Orden del Ministerio de Comercio, de 14 de julio de 1964, en lo que se refiere al cuadro indicador de tripulaciones mínimas para buques de pesca y auxiliares de pesca 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 por el artículo 149.1.20.ª de la Constitución que otorga al Estado la competencia exclusiva en materia de marina mercante.

Disposición final segunda. *Habilitación normativa.*

1. Se faculta al Ministro de Fomento y al Ministro de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente para dictar, en el ámbito de sus competencias, cuantas disposiciones sean precisas en desarrollo de este real decreto.

2. Así mismo, se faculta al Ministro Ministros de Fomento y al Ministro de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente para modificar el artículo 4 de este real decreto cuando las modificaciones vengan impuestas por avances técnicos o por la legislación nacional, de la Unión Europea o por recomendaciones de la Organización Marítima Internacional.

3. De forma específica se habilita al Ministro de Fomento para introducir en este real decreto las modificaciones que vengan impuestas por avances técnicos o por cambios introducidos en la normativa europea o en convenios internacionales que sean aplicables.

Disposición final tercera. *Competencias de ejecución.*

Se faculta al Director General de la Marina Mercante y al Director General de Ordenación Pesquera para dictar, en el ámbito de sus competencias, las resoluciones necesarias para la ejecución de lo dispuesto en este real decreto.

Disposición final cuarta. *Entrada en vigor.*

Este real decreto entrará en vigor a los 30 días de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

ANEXO I

Tripulaciones mínimas de seguridad para buques y embarcaciones de pesca

				Capitán	1.º Oficial	Jefe de máquinas	1.º Of. máquinas	2º Of. máquinas	Contramaestre	Marineros	Engrasador		Total	Total reducido
				Patrón	2.º Patrón	1.º Mecánico	2.º Mecánico	Mecánico	Contramaestre	Marineros	Engrasador	Patrón polivalente		
Gran altura.			Mayores 50 m.	1	1	1	1		1	3	2		10	8
			Menores 50 m.	1	1	1	1			2	2		8	6
				En ambos casos, si el buque dispone de Certificado vigente de Máquina Desatendida, se podrá reducir en un Oficial de Máquinas y un Engrasador										
Altura.			Mayores de 24 m.	1	1	1	1			2	2		8	6
			Entre 20 y 24 m.	1	1	1	1			2	1		7	5
										2	1	2	5	4
			Menores de 20 m.	1	1	1	1			2			6	5
										2	1	2		4
Costera artesanal y bajura.	Mediterráneo	Pesca artesanal (hasta 12 m. de eslora)	Entre 8 y 12 m.	1		1							2	2
				1						1			2	
										1		1	2	
			Menores de 8 m.	1									1	1
		Palangre de superficie , artes fijos y menores	Menores de 24 m.	1		1				1			3	3
										2		1	3	
		Arrastre	Mayores de 20 m.	1		1				2			4	4
										3		1	4	
			Menores de 20 m.	1		1				1			3	3
										2		1	3	
		Cerco	Cualquier tamaño	1		1				3			5	5
										4		1	5	
	Cantábrico, Noroeste y Golfo de Cádiz	Pesca artesanal (hasta 12 m.)	Entre 8 y 12 m.	1		1							2	2
				1						1			2	
										1		1	2	
			Menores de 8 m.	1									1	1
		Palangre (hasta 24 m) y artes menores	Menores de 24 m.	1		1				1			3	3
										2		1	3	
		Arrastre (hasta 24 m.)	Entre 15 y 24 m.	1		1				2			4	4
										3		1	4	
			Menores de 15 m.	1		1				1			3	3
										2		1	3	
		Cerco	Cualquier tamaño	1		1				3			5	5
										4		1	5	
		Rasco y volanta	12 a 24 metros							3		1	4	4
				1		1				2			4	
		Curricán Pesca de bonito del norte	12 a 16 metros							2		1	3	3
				1		1				1			3	
			16 a 24 metros							2		2	4	4
				1		1				2				
	Canarias. (No está permitida la pesca de arrastre).	Pesca artesanal (hasta 12 m. de eslora)	Entre 8 y 12 m.	1		1							2	2
				1						1			2	
										1		1	2	
			Menores de 8 m.	1									1	1
		Artes fijas y menores (hasta 24 m)	Menores de 24 m.	1		1				1			3	3
										2		1	3	
		Cerco	Cualquier tamaño	1		1				3			5	5
										4		1	5	

Las embarcaciones con un solo tripulante deben cumplir con las medidas de seguridad que se establecen en la Disposición adicional segunda, segundo párrafo.
En Costera artesanal y bajura, al resolver sobre las tripulaciones mínimas y teniendo en cuenta las esloras mayoritarias en las zonas, se tendrá en cuenta un tolerancia de + 5% entre 12 y 24 y del 10% entre 8 y 12 metros de eslora.
Los Patrones Polivalentes no podrán ejercer su cargo por encima de sus atribuciones, salvo los enroles en superior categoría (Disposición adicional primera).

ANEXO II

Documento relativo a la tripulación mínima de seguridad

Nombre del buque:	Distintivo de llamada:
Arqueo (GT/TRB):	Potencia efectiva (kW):
Tipo de buque:	Puerto de matrícula:
Espacio de máquinas sin dotación permanente: SI / NO	N.I.B.:

Zona de navegación:

Se considerará que el buque cuyo nombre figura en el presente documento tiene la tripulación mínima de seguridad adecuada si, al hacerse a la mar, lleva a bordo como mínimo el número de personas, con la categoría o cargo indicado, que se especifica en el cuadro(s) siguiente:

Tripulación mínima de seguridad

Categoría/Cargo	Título mínimo	STCW pesca	N.º de personas
		Total	

Requisitos o condiciones especiales:

Expedido en , a…. de……..de 20...

Firmado por

Sello

El Director General de la Marina Mercante o el Capitán Marítimo

Nombre del buque:	Fecha de Vencimiento:

§ 22

Orden de 14 de julio de 1964 por la que se fija el cuadro indicador de tripulaciones mínimas para buques mercantes y de pesca

Ministerio de Comercio
«BOE» núm. 170, de 16 de julio de 1964
Última modificación: 31 de diciembre de 2013
Referencia: BOE-A-1964-12700

Norma derogada, en lo que se refiere al cuadro indicador de tripulaciones mínimas para buques de pesca y auxiliares de pesca, desde el 30 de enero de 2014, por la disposición derogatoria única del Real Decreto 963/2013, de 5 de diciembre. Ref. BOE-A-2013-13808

Ilustrísimos señores:

El avance de la técnica naval en los últimos años ha producido una evidente simplificación de los trabajos a bordo, que aconseja la publicación de un nuevo cuadro indicador del personal mínimo que ha de tripular los buques mercantes y de pesca españoles, ajustado a las necesidades actuales.

En su virtud, a propuesta de la Subsecretaría de la Marina Mercante y oído el Consejo Ordenador de Transportes Marítimos y Pesca Marítima, este Ministerio ha tenido a bien disponer:

Artículo 1.

Las tripulaciones de los buques mercantes y de pesca nacionales se ajustarán a partir de primero de agosto próximo a lo dispuesto en la presente Orden ministerial, teniendo en cuenta que el número y las categorías profesionales de los tripulantes que se fijan para cada caso son los mínimos que deben llevar los buques para que la navegación se realice en las debidas condiciones de seguridad. Las Empresas armadoras, por tanto, podrán cubrir las plazas con individuos que posean titulaciones superiores, así como ampliar su número cuando lo consideren conveniente dentro de los límites que les permita el Certificado de Seguridad del buque.

Artículo 2.

A petición de parte interesada y oyendo previamente a la Comisión Permanente del Consejo Ordenador de Transportes Marítimos y Pesca Marítima, la Dirección General deNavegación podrá autorizar las modificaciones que estime procedentes en el número de tripulantes de cada buque, según el grado especial de automatización de sus servicios o las particularidades del tráfico a que se dedique.

Artículo 3.

Las Comandancias de Marina harán constar en el rol de cada buque el número y categorías profesionales de los tripulantes que le corresponden de acuerdo con la presente Orden ministerial, no pudiendo despachar ningún buque que no lleve completa su tripulación mínima.

Artículo 4.

El personal titulado de puente con que han de contar, como mínimo, los buques mercantes será el siguiente:

4.1. Buques mayores de 2.000 toneladas R. B. C.:

Un Capitán de la Marina Mercante.
Un Piloto de la Marina Mercante de primera clase.
Dos Pilotos de la Marina Mercante de segunda clase.

4.2. Buques de más de 900 a 2.000 toneladas R. B. C.:

Un Capitán de la Marina Mercante.
Un Piloto de la Marina Mercante de primera clase.
Un Piloto de la Marina Mercante de segunda clase.

4.3. Buques de más de 500 a 900 toneladas R. B. C.:

Un Piloto de la Marina Mercante de primera clase.
Un Piloto de la Marina Mercante de segunda clase.

4.4. Buques de más de 150 a 500 toneladas R. B. C.:

4.4.1. Cuando transporten más pasajeros que tripulantes:

Un Piloto de la Marina Mercante de primera clase.

4.4.2. Cuando no transporten pasajeros o sean éstos menos que los tripulantes:

4.4.2.1. En navegaciones dentro de las dos zonas del Patrón mayor de Cabotaje fijadas en el punto 4 del artículo segundo del Decreto 629/1963:

Un Patrón mayor de Cabotaje.

4.4.2.2. En navegaciones para trasladarse de una a otra de las zonas mencionadas en el apartado 4.4.2.1.:

Un Piloto de la Marina Mercante de primera clase.

4.4.2.3. En navegaciones no comprendidas en los apartados 4.4.2.1. y 4.4.2.2.:

Un Piloto de la Marina Mercante de primera clase.
Un Piloto de la Marina Mercante de segunda clase.

4.5. Buques de más de 20 a 150 toneladas R. B. C, (excepto en el tráfico interior de puertos):

4.5.1. Cuando transporten más de 250 pasajeros:

Un Piloto, de la Marina Mercante de primera clase.

4.5.2. Cuando transporten un número de pasajeros mayor que el de tripulantes y no superior a 250:

4.5.2.1. En navegaciones dentro de las tres zonas del Patrón de Cabotaje fijadas en el punto 5 del artículo segundo del Decreto 629/1963 y siempre que naveguen a menos de tres millas de la costa y en períodos restringidos:

Un Patrón mayor de Cabotaje.

4.5.2.2. En navegaciones dentro de las zonas mencionadas en el apartado 4.5.2.1., cuando naveguen a más de tres millas de la costa o en períodos no restringidos:

Un Piloto de la Marina Mercante de primera clase.

4.5.3. Cuando no transporten pasajeros o sean éstos menos que los tripulantes:

4.5.3.1. En navegaciones dentro de cada una de las tres zonas del Patrón de Cabotaje fijadas en el punto 5 del artículo segundo del Decreto 629/1963:

Un Patrón de Cabotaje.

4.5.3.2 En navegaciones para trasladarse de una a otra de las dos primeras zonas mencionadas en el apartado 4.5.3.1.:

Un Patrón mayor de Cabotaje.

4.5.3.3. En navegaciones para trasladarse de una cualquiera de las dos primeras a la tercera zona de las mencionadas en el apartado 4.5.3.1. y en las que se realicen por fuera de las dos zonas del Patrón mayor de Cabotaje:

Un Piloto de la Marina Mercante de primera clase.

Téngase en cuenta los artículos 1 y 2 de la Orden de 5 de enero de 1979. Ref. BOE-A-1979-1491 que establece que aquellos buques mercantes que, según este artículo, tienen que contar, como mínimo, con un Patrón Mayor de Cabotaje o un Patrón de Cabotaje con las atribuciones de sus títulos conferidos de acuerdo con el Decreto 629/1963, de 14 de marzo, sobre Títulos Profesionales de las Marinas Mercante y de Pesca, deberán llevar como Subalterno un Patrón de Cabotaje en los casos siguientes:

a) Cuando realicen navegaciones de duración superiores a 24 horas.

b) Cuando, regularmente, en 24 horas hagan escalas, con operaciones comerciales, en dos o más puertos distintos del de salida.

Así mismo, los buques mercantes cuyos mandos son ejercidos por un Patrón Mayor de Cabotaje o un Patrón de Cabotaje en aplicación de las atribuciones de sus títulos conferidas de acuerdo con el Decreto 2596/1974, de 9 de agosto sobre Títulos Profesionales de las Marinas Mercante y de Pesca, deberán llevar, asimismo, como Subalterno un Patrón de Cabotaje en los casos comprendidos en los aps. a) y b) del art. anterior.

Artículo 5.

El personal titulado de puente con que han de contar, como mínimo los buques de pesca será el siguiente:

5.1. Buques mayores de 1.200 toneladas R. B. C.:

Un Capitán de Pesca.
Dos Patrones de Pesca de Altura.

5.2. Buques de más de 500 a 1.200 toneladas R. B. C.:

Un Capitán de Pesca.
Un Patrón de Pesca de Altura.

5.3. Buques de más de 150 a 500 toneladas R. B. C.:

5.3.1. Dedicado a la pesca costera o litoral o a la de altura:

Un Patrón de Pesca de Altura.
Un Patrón de Pesca Litoral de primera clase.

5.3.2. Dedicado a la pesca de gran altura:

Un Capitán de Pesca.
Un Patrón de Pesca de Altura.

5.3.3. Dedicado a la pesca de gran altura en pareja:

En el primer barco:

Un Capitán de Pesca.

En el segundo barco:

Un Patrón de Pesca de Altura.

5.3.4. Dedicados a la pesca de altura en pareja: En cada barco, un Patrón de pesca de altura.

5.4. Buques de más de 50 a 150 toneladas R. B. C.:

5.4.1. Dedicado a la pesca costera o litoral dentro de las zonas fijadas en el punto 3 del artículo tercero del Decreto 629/1963:

Un Patrón de Pesca Litoral de primera clase.

5.4.2. Para trasladarse de una a otra de las zonas mencionadas en el apartado 5.4.1.:

Un Patrón de Pesca de Altura.

5.5. Buques de más de 10 a 50 toneladas R. B. C., dedicados a la pesca costera o litoral dentro de las regiones pesqueras fijadas en el punto 4 del artículo tercero del Decreto 629/1963:

Un Patrón de Pesca Litoral de segunda clase.

5.6. En los buques mayores de 900 toneladas R. B. C. los puestos de Capitanes de pesca podrán ser desempeñados por Capitanes de la Marina Mercante con título de Piloto anterior al Decreto 629/1963.

Asimismo en los buques de más de 150 a 900 toneladas R. B. C los Capitanes de pesca y Patrones de pesca de altura, por Pilotos de la Marina Mercante con título anterior al citado Decreto. Igualmente los Patrones de cabotaje con título anterior a la Orden ministerial de Industria y Comercio de fecha 31 de julio de 1950 («Boletín Oficial del Estado» núm. 226) podrán continuar mandando buques de pesca dentro de los límites y tonelaje de sus nombramientos.

Artículo 6.

El personal titulado de máquinas con que han de contar, como mínimo tanto los buques mercantes como de pesca, en relación con su equipo propulsor, será el siguiente:

6.1. Potencia de máquinas mayor de 3.000 C. V. E.:

Un Maquinista naval Jefe.
Un Oficial de máquinas de la Marina Mercante de primera clase.
Dos Oficiales de máquinas de la Marina Mercante de segunda clase.

6.2. Potencia de máquinas de más de 1.250 a 3.000 C. V. E.:

Un Oficial de máquinas de la Marina Mercante de primera clase.
Dos Oficiales de máquinas de la Marina Mercante de segunda clase.

6.3. Potencia de máquinas de más de 900 a 1.250 C. V. E.:

Un Mecánico naval Mayor.
Un Mecánico naval de primera clase.
Un Mecánico naval de segunda clase.

6.4. Potencia de máquinas de más de 500 a 900 C. V. E.:

Un Mecánico naval mayor.
Un Mecánico naval de primera ciase.

6.5. Potencia de máquinas de más de 150 a 500 C. V. E.:

Un Mecánico naval de primera clase.
Un Mecánico naval de segunda clase.

6.6. Potencia de máquinas de más de 50 a 150 C. V. E.:

Un Mecánico naval de segunda clase.

6.7. En los buques de más de 900 T. R. B. C. el puesto de Jefe de máquinas habrá de ser desempeñado por un Oficial de máquinas de la Marina Mercante de primera clase, aun cuando por su potencia corresponda a Mecánico naval.

6.8. En los buques de más de 2.000 T. R. B. C. el puesto de Jefe de máquinas habrá de ser desempeñado por Maquinista naval Jefe, aun cuando por su potencia corresponda a otra categoría.

6.9. Para buques de dos ejes se elevará en todo caso la correspondiente propuesta de este personal a la Dirección General de Navegación.

Artículo 7.

El personal del Servicio radioeléctrico mínimo con que deben contar los buques de pasaje, carga o pesca, según las categorías de las estaciones que les correspondan y el número de horas de servicio, de acuerdo con lo dispuesto en el cuadro resumen de personal del Reglamento para aplicación del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1948, en los buques mercantes nacionales, regla 9 del capítulo IV-C, será el siguiente:

7.1. Buques de pasaje con estaciones radiotelegráficas de primera categoría, con veinticuatro horas de servicio, cualquiera que sea el número de pasajeros:

Un Oficial Radiotelegrafista de la Marina Mercante de primera clase.
Dos Oficiales Radiotelegrafistas de la Marina Mercante de segunda clase.

7.2. Buques de pasaje con estaciones radiotelegráficas de segunda categoría:

7.2.1. Con dieciséis horas de servicio, cualquiera que sea el número de pasajeros:

Un Oficial Radiotelegrafista de la Marina Mercante de primera clase.
Un Oficial Radiotelegrafista de la Marina Mercante de segunda clase.

7.2.2. Con ocho horas de servicio y autorizados a transportar un número de pasajeros superior a 250:

Un Oficial Radiotelegrafista de la Marina Mercante de primera clase.

7.2.3. Con ocho horas de servicio y autorizados a transportar un número de pasajeros igual o inferior a 250:

Un Oficial Radiotelegrafista de la Marina Mercante de segunda clase.

7.3. Buques de carga o de pesca:

7.3.1. Con estaciones radiotelegráficas de segunda categoría y ocho horas de servicio:

Un Oficial Radiotelegrafista de la Marina Mercante de segunda clase.

7.3.2. Con estaciones radiotelefónicas:

Un Radiotelefonista naval o Radiotelefonista naval restringido, que podrá ser cualquier tripulante.

7.4. Los buques de cualquier tonelaje que sin estar obligados a ello monten estaciones radioeléctricas, deberán disponer del personal titulado para su manejo en la cuantía que se señala en los apartados anteriores, y de no disponer de dicho personal las estaciones serán precintadas antes de la salida del buque a la mar.

Artículo 8.

El personal de Maestranza y Subalterno de cubierta mínimo con que han de contar los buques de carga y de pesca será el siguiente:

Personal	Toneladas R. B. C.							
	Hasta 150	De más de 150 a 500	De más de 500 a 900	De más de 900 a 1.750	De más de 1.750 a 5.000	De más de 5.000 a 10.000	De más de 10.000 a 20.000	Mayores de 20.000
Contramaestre.	–	1	1	1	1	1	1	1

Personal	Toneladas R. B. C.							
	Hasta 150	De más de 150 a 500	De más de 500 a 900	De más de 900 a 1.750	De más de 1.750 a 5.000	De más de 5.000 a 10.000	De más de 10.000 a 20.000	Mayores de 20.000
Marinero.	2	2	3	3	3	4	4	4
Mozo.	–	1	1	2	3	3	4	5

En los buques de pesca en que no exista la categoría profesional de Mozo éstos serán reemplazados por Marineros.

Artículo 9.

El personal de. Maestranza y Subalterno de máquinas mínimo con que han de contar los buques mercantes y de pesca será el siguiente:

9.1. En la cámara de máquinas:

Personal	C. V. E.			
	De más de 500 a 1.250	De más de 1.250 a 3.000	De más de 3.000 a 4.500	Mayores de 4.500
Calderetero.	–	1	1	1
Engrasador.	1	2	2	3
Limpiador.	–	–	1	1

9.1.1. Para buques con dos ejes se elevará en todo caso la correspondiente propuesta de este personal a la Dirección General de Navegación.

9.2. En la cámara de calderas:

9.2.1. Cuando quemen combustible líquido se determinará el número de Fogoneros teniendo en cuenta que cada Fogonero podrá atender en las ocho horas de trabajo:

Nueve hornos en un solo frente.
Seis hornos en dos frentes.

9.2.1.1. Para buques con las calderas en la cámara de máquinas se reducirá el número de Fogoneros en uno para potencias inferiores a 3.000 C. V. E. y en dos para las superiores a dicho número.

9.2.2. Cuando quemen combustible sólido Se determinará el número de Fogoneros y Paleros teniendo en cuenta el consumo por singladura, en la forma siguiente:

Consumo menor de 9 toneladas:

Tres Fogoneros

Consumo entre 9 y 12 toneladas:

Tres Fogoneros.
Un Palero.

Consumo entre 12 y 15 toneladas:

Tres Fogoneros.
Dos Paleros.

Consumo entre 15 y 18 toneladas:

Seis Fogoneros.

Consumo entre 18 y 21 toneladas:

Seis Fogoneros.
Un Palero.

Consumo entre 21 y 24 toneladas:

Seis Fogoneros.
Dos Paleros.

Consumo entre 24 y 27 toneladas:

Seis Fogoneros.
Tres Paleros.

9.3. En los buques tanques, además del personal de máquinas indicado en el apartado 9.1, deberán contar con el siguiente:

9.3.1. Buques tanques hasta 8.000 toneladas R. B. C.

Un Bombero.

9.3.2. Buques tanques de más de 8.000 a 25.000 toneladas R. B. C.:

Un Bombero.
Un Ayudante Bombero.

9.3.3. Buques tanques de más de 25.000 toneladas R. B. C.:

Un Bombero.
Dos Ayudantes Bombero.

Artículo 10.

En los casos en que el buque realice regularmente travesías de duración inferiores a dieciséis horas podrá el armador solicitar reducción del número de tripulantes a la Dirección General de Navegación, que resolverá de acuerdo con lo establecido en el artículo 2.

Artículo 11.

El personal de Maestranza y Subalterno de cubierta y el de fonda en los buques de pasaje, según sus características y servicios, serán aprobados en cada caso particular por la Dirección General de Navegación a propuesta de las empresas armadoras, teniendo en cuenta que el número total de sus tripulantes habrá de ser tal que permita contar con el de «marineros patentados» mínimo preciso para cubrir los medios de salvamento a que le obliga el certificado de seguridad del buque, y que de acuerdo con lo dispuesto en el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, 1948, se distribuirán en la forma siguiente:

Botes para menos de cuarenta y una personas:

Dos marineros patentados.

Botes para cuarenta y una a sesenta y una personas:

Tres Marineros patentados.

Botes para sesenta y dos a ochenta y cinco personas:

Cuatro Marineros patentados.

Botes para más de ochenta y cinco personas:

Cinco Marineros patentados.

Balsas o aparatos flotantes para quince personas o más:

Un Marinero patentado.

Artículo 12.

Para determinar el número y categorías profesionales de los tripulantes indicados en los artículos anteriores se tomará como base el «Registro Bajo Cubierta» (R. B. C.) y la «Potencia Efectiva» (C. V. E.) definidos en el artículo 5 del Decreto 629/1963 («Boletín Oficial del Estado» número 83), rectificado en el «Boletín Oficial del Estado» número 90, sobre títulos profesionales de las Marina Mercante y de Pesca, y el artículo 3 del Decreto 3654/1963 («Boletín Oficial del Estado» número 10/1964), sobre la categoría de las Estaciones Radiotelegráficas.

Artículo 13.

El personal sanitario que han de llevar los buques mercantes se determinará de acuerdo con lo dispuesto en el Reglamento orgánico de Sanidad Exterior de 7 de septiembre de 1934 («Gaceta» de 18 de octubre del mismo año). Para los buques que transporten emigrantes se observará asimismo lo dispuesto en la legislación especial de emigración.

Artículo 14.

El personal de fonda mínimo con que han de contar los buques mercantes será el siguiente:

	Para un número de tripulantes (sin contar los de fonda)				
Personal	**Hasta 10**	**De 11 a 15**	**De 16 a 20**	**De 21 a 35**	**Mayor de 35**
Cocinero.	1 (*)	1	1	1	1
Marmitón.	–	–	1	1	2
Camarero.	–	1	1	2	2

(*)Podrá ser un marinero de la tripulación.

Artículo 15.

Cuando la falta de personal titulado lo haga necesario las autoridades locales de Marina podrán cubrir las plazas con personal que posea el título inmediatamente inferior al señalado en el rol, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 9 del Decreto 629/1963.

Los enrolamientos que se realicen de acuerdo con lo dispuesto en el párrafo anterior darán derecho a ocupar la plaza por un período mínimo de seis meses, terminado el cual deberá ser reemplazado tan pronto como sea posible por personal que tenga la categoría profesional exigida.

Artículo 16.

En el caso de que las embarcaciones dedicadas a tráfico interior de puerto sean despachadas para otra clase de navegaciones deberán ajustarse sus tripulantes a lo establecido en esta Orden.

Artículo 17.

La entrada en vigor de la presente disposición no puede ser alegada para producir disminución del número de tripulantes actuales en los buques en servicio hasta tanto no se produzcan las vacantes naturales en los individuos que se encuentran embarcados o que pasen a otros buques de la misma Compañía en plaza de igual o superior categoría laboral.

En aquellos buques en servicio cuya plantilla actual dentro de la categoría profesional resulte menor que la que por la presente Orden ministerial se fija, no sufrirá aumento alguno.

Artículo final derogatorio.

Quedan derogadas las Ordenes ministeriales de 7 de febrero de 1947 («Boletín Oficial del Estado» número 46) y de 20 de junio de 1948 («Boletín Oficial del Estado» número 171).

Artículo transitorio.

Quedan facultadas las autoridades locales de Marina durante un período de un año a partir de la publicación de la presente Orden ministerial para cubrir destinos subalternos de personal titulado de Puente o Máquinas con personal de categorías profesionales inmediatamente inferiores a las que autoriza el artículo 15.

Dichos enrolamientos deberán ser comunicados en todo caso a la Dirección General de Navegación.

§ 23

Orden de 17 de agosto de 1970 sobre el «Reglamento para el reconocimiento de los alojamientos a bordo de buques pesqueros en la parte que afecta a la construcción naval»

Ministerio de Comercio
«BOE» núm. 207, de 29 de agosto de 1970
Última modificación: sin modificaciones
Referencia: BOE-A-1970-955

Ilustrísimos señores:

Con fecha 9 de febrero de 1968, y oída la Comisión de Tratados de las Cortes Españolas, fue aprobado y ratificado el Convenio 126, relativo a los alojamientos a bordo de buques pesqueros, adoptado por la Organización Internacional del Trabajo, en 21 de junio de 1966, habiéndose publicado el citado Instrumento de ratificación correspondiente el 13 de noviembre de 1969 («Boletín Oficial del Estado» número 272).

El artículo tercero del citado Convenio dispone que todo país miembro en el que esté en vigor viene obligado a mantener una legislación que garantice la aplicación de las disposiciones contenidas en sus partes II, III y IV, que afectan directamente a la construcción de los buques, en lo que se refiere a las características de los espadas y servicios destinados a los alojamientos de la tripulación.

En su virtud, este Ministerio, a propuesta de la Subsecretaria de la Marina Mercante y oído el Consejo Ordenador de Transportes Marítimos y Pesca Marítima y de acuerdo con el Ministerio de Trabajo dispone:

1. Se aprueba el «Reglamento para el reconocimiento de los alojamientos a bordo de buques pesqueros en la parte que afecta a la construcción naval», que figura continuación.
2. La presente Orden entrará en vigor el día 1 de septiembre del presente año.
3. La Inspección General de Buques y Construcción Naval circulará las instrucciones pertinentes para el cumplimiento de lo dispuesto en el mencionado Reglamento.
4. Queda derogada la Orden de este Ministerio de 15 de abril de 1969 («Boletín Oficial del Estado» número 101).

Reglamento para el reconocimiento de alojamientos a bordo de los buques pesqueros en la parte que afecta a la construcción naval

Redactado de acuerdo con el convenio 126, relativo al alojamiento a bordo de los buques pesqueros, adoptado por la Organización Internacional del Trabajo en su 50.ª reunión, celebrada el día 21 de junio de 1966.

Artículo 1. *Disposiciones generales.*

1.1. El Presente Reglamento se aplica a todos los buques nacionales de cualquier naturaleza que sean, de propiedad pública o privada, de navegación marítima, propulsados mecánicamente, que se dediquen a la pesca marítima, mayores de 24,5 metros de eslora, y, excepcionalmente, previa consulta al Sindicato Nacional de la Pesca, a los comprendidos entre 13 y 24,5 metros de eslora.

1.2. El presente Reglamento no se aplica a los buques v embarcaciones siguientes:

a) A los autorizados normalmente para la pesca deportiva o de recreo.
b) A los propulsados principalmente por velas, aunque tengan motores auxiliares.
c) A los dedicados a la caza de ballena o a operaciones similares.
d) A los dedicados a la investigación o a la protección de pesquerías.

1.3. Las siguientes disposiciones del presente Reglamento no se aplicarán a los buques que permanezcan alejados de su puerto menos de treinta y seis horas y cuya tripulación no vive permanentemente a bordo cuando estén en puerto:

a) Artículo 8, párrafo 8.4.
b) Artículo 9.
c) Artículo 10.
d) Artículo 11.
e) Artículo 12, párrafo 12.1.
f) Artículo 13.
g) Artículo 15.

Sin embargo, tales buques deberán disponer de instalaciones sanitarias suficientes, de cámaras y medios de cocinar y lugares de descanso.

Artículo 2. *Definiciones.*

2.1. La expresión «buque pesquero» o «buque» se aplica a cualquier buque sujeto al Convenio.

2.2. «Eslora» significa la longitud medida desde la parte exterior más saliente de la roda hasta la cara de popa del codaste popel, o a la cara de proa de la mecha del timón, si no hay codaste.

2.3. El término «oficial» significa toda persona, con excepción del capitán, que posee grado de Oficial o titulado asimilado, de acuerdo con la legislación nacional.

2.4. La expresión «personal subalterno» comprende a todo miembro de la tripulación, con excepción de los Oficiales.

2.6. La expresión «alojamiento de la tripulación» comprende los camarotes, camaretas, cámaras e instalaciones sanitarias previstas para uso de la tripulación.

2.6. El término «prescrito» significa prescrito por la legislación nacional.

2.7. El término «aprobado» significa la conformidad dada por la Administración.

2.8. La expresión «matriculado de nuevo» significa nueva matrícula obtenida a raíz de un cambio simultáneo en el pabellón y en la propiedad del buque.

Artículo 3. *Planos de los alojamientos de la tripulación.*

Al solicitar el permiso de construcción o de autorizaciones para obras de transformación o reforma se unirán a. 108 planos reglamentarios los planos detallados de alojamientos y su especificación para su aprobación.

Artículo 4. *Personal facultativo.*

4.1. Los Inspectores de buques cuidarán que la construcción o reforma de los alojamientos se ajusten a los planos aprobados y reconocerán todo buque pesquero para cerciorarse de que los alojamientos de la tripulación reúnen todas las condiciones exigidas por la legislación en los siguientes casos:

a) Cuando el buque sea matriculado por primera vez o sea matriculado de nuevo.

b) Cuando los alojamientos de la tripulación hayan sufrido alguna modificación esencial o hayan sido reconstruidos.

c) Cuando el Sindicato Nacional de la Pesca o los tripulantes presenten ante la autoridad competente, en la forma prescrita y con la anticipación necesaria para evitar al buque cualquier demora, una reclamación de que los alojamientos de la tripulación no cumplen con el presente reglamento.

4.2 Los Inspectores de buques podrán realizar las visitas que consideren oportunas además de las citadas en el punto anterior.

Artículo 5. *Construcción de los alojamientos.*

5.1. La ubicación de los medios de acceso, la estructura y la disposición de los alojamientos de la tripulación en relación con las otras partes del buque, deberán garantizar seguridad suficiente, protección contra la intemperie y el mar y aislamiento del calor, del frío, del ruido excesivo o de las emanaciones procedentes de otras partes del buque.

5.2. Las diferentes partes de los espacios de alojamiento de la tripulación deberán, siempre que sea necesario, estar dotadas de salidas de emergencia.

5.3. Debe hacerse todo lo posible por evitar que haya aberturas directas que comuniquen los camarotes y camaretas con las bodegas de pescado o de harina de pescado, cámaras de máquinas y calderas, cocinas, pañoles de luces, de pinturas, de máquinas y cualquier otro pañol, tendederos comunes, etc. Las partes de los mamparos que separen estos lugares de los camarotes y camaretas y los mamparos exteriores de éstos deberán estar debidamente construidos con acero o con cualquier otro material apropiado estanco al agua y al gas.

5.4. Los mamparos exteriores de los camarotes, camaretas y cámaras estarán convenientemente aislados. Las cubiertas de cierre de cámaras de máquinas y los mamparos de las cocinas y otros locales que exhalen calor estarán debidamente aislados, cuando el calor pueda resultar molesto en los compartimientos o pasillos adyacentes. También se deben adoptar disposiciones para obtener protección contra los efectos del calor despedido por las tuberías de vapor y de agua caliente.

5.5. Los mamparos interiores deberán estar construidos con un material apropiado que no permita anidar parásitos.

5.6. Los camarotes, camaretas, cámaras, salas de recreo y pasillos situados en el espacio reservado al alojamiento de la tripulación deberán estar debidamente aislados para impedir toda condensación o calor excesivo.

5.7. Los colectores de vapor y de evacuación de los chigres y aparatos auxiliares similares no deberán, cuando sea técnicamente posible, pasar por los alojamientos de la tripulación ni tampoco por los pasmos que conduzcan a estos alojamientos. Cuando dichos colectores pasen por tales pasillos deberán estar debidamente aislados y recubiertos.

5.8. Los entrepaños o forros interiores deberán estar construidos con materiales cuya superficie pueda mantenerse limpia fácilmente. No deberá usarse tablazón con ranuras o huecos ni cualquier tipo de construcción que permita que aniden parásitos.

5.9. Los inspectores de buques decidirán en qué medida deben tomarse disposiciones en la construcción del alojamiento para prevenir incendios o para retardar su propagación.

5,10. Los mamparos' y techos de los camarote., camaretas y cámaras deberán poder mantenerse limpios fácilmente y si se pintan deberán usarse colores claros; se prohibirá el empleo de lechada de cal.

5.11. La superficie de los mamparos interiores deberá renovarse o repararse siempre que sea necesario.

5.12. Los materiales y la construcción de los recubrimientos de cubierta de los espacios destinados al alojamiento de la tripulación deberán ser apropiados y la superficie de los recubrimientos deberá poder limpiarse fácilmente y ser impermeable a la humedad,

5.13. Las cubiertas a la intemperie situadas encima de los alojamientos de la tripulación estarán forradas de una capa aislante de madera o material equivalente.

5.14. Cuando los forros de cubierta sean de una materia compuesta se deberán redondear los ajustes con los mamparos para evitar la formación de grietas.

5.15. Se deberán instalar imbornales· suficientes para el desagüe.

5.16. Se adoptaran todas las medidas posibles a fin de evitar que las moscas y otros insectos penetren en los espacios de alojamiento de la tripulación.

Artículo 6. *Ventilación de los alojamientos.*

6.1. Los camarotes, camaretas y cámaras estarán debidamente ventilados.

6.2. El sistema de ventilación deberá ser regulable para que permita mantener el aire en condiciones satisfactorias y para que garantice suficientemente su circulación en todas las condiciones atmosféricas y climáticas.

6.3. Los buques pesqueros destinados regularmente a la navegación en los trópicos y otras regiones de condiciones climatológicas similares deberán disponer, en la medida en que lo exijan tales condiciones, de medios mecánicos de ventilación y de ventiladores eléctricos, pero podrá emplearse uno sólo de estos medios en los lugares donde esto garantice una ventilación satisfactoria.

6.4. Los buques de pesca destinados a la navegación fuera de tales regiones deberán disponer de medios mecánicos o eléctricos de ventilación. Las autoridades competentes podrán exceptuar de esta disposición a los buques de pesca que naveguen regularmente en los mares fríos de los hemisferios septentrionales o meridionales.

6.5. La fuerza motriz necesaria para el funcionamiento de los sistemas de ventilación previstos en los párrafos 3 y 4 de este artículo deberá estar disponible, cuando sea factible, durante todo el tiempo en que la tripulación habite o trabaje a bordo y las circunstancias lo requieran.

Artículo 7. *Calefacción de los alojamientos.*

7.1. Siempre que el clima lo exija, deberá disponerse de un sistema de calefacción adecuado para los alojamientos de la tripulación.

7.2. El sistema de calefacción deberá funcionar, cuando sea factible, durante todo el tiempo en que la tripulación habite o trabaje a. bordo y las circunstancias lo requieran.

7.3. Se prohibirá todo sistema de calefacción a llama descubierta.

7.4. El sistema de calefacción deberá permitir que en el alojamiento de la tripulación se mantenga la temperatura a un nivel satisfactorio, dadas las condiciones normales de tiempo y de clima en que el buque probablemente se encuentra durante su servicio. La Inspección de Buques prescribirá las normas a que debe ajustarse la calefacción.

7.5. Los radiadores y demás aparatos de calefacción deberán estar situados, y si es necesario protegidos, y dotados de dispositivo de seguridad, en forma tal que se evite el riesgo de incendio o cualquier peligro o incomodidad para los ocupantes de los locales.

Artículo 8. *Iluminación de los alojamientos.*

8.1. Todos los locales destinados a la tripulación deberán estar suficientemente iluminados. La luz natural en los alojamientos deberá permitir que una persona cuya vista sea normal pueda leer, en un día claro, un periódico corriente en cualquier parte del espacio disponible para circular. Cuando no fuese posible obtener luz natural suficiente· se deberá instalar un sistema de alumbrado artificial que ofrezca los mismos resultados.

8.2. Los alojamientos de la tripulación de todo buque deberán disponer de luz eléctrica. Si no hubiere a bordo dos fuentes independientes que generen electricidad para el alumbrado, deberá preverse un sistema suplementarlo de alumbrado para los casos de emergencia, con lámparas u otros medios adecuados.

8.3. El alumbrado artificial estará dispuesto de forma que los ocupantes del local obtengan el mayor beneficio posible.

8.4. Además del alumbrado normal del local, deberá haber para cada litera un alumbrado individual que permita leer (luz de cabecera).

8.5. Además, deberá instalarse un alumbrado azulado permanente en las camaretas durante la noche.

Artículo 9. *Situación, dimensiones, número, capacidad y mobiliario de los camarotes y camaretas.*

9.1. Los camarotes y camaretas deberán estar situados en el centro o en la popa del buque. La Inspección General de Buques podrá autorizar en casos particulares la instalación de camarotes o camaretas a proa del buque, pero nunca a proa del mamparo de colisión, si cualquier otro emplazamiento se considerase inconveniente o no práctico a causa del tipo del buque, de sus dimensiones o del servicio a que esté destinado.

9.2. La superficie por ocupante en cualquier camarote o camareta, con exclusión del espacio ocupado por las literas y armarios, no será inferior a las cifras siguientes:

a) En los buques de 13,7 a 19,8 metros de eslora, 0,5 metros cuadrados,
b) En los buques de 19,8 a 26.8 metros de eslora, 0,75 metros cuadrados.
e) En los buques de 26,8 a 35,1 metros de eslora, 0,90 metros cuadrados.
d) En los buques de 35,1 y más de eslora, un metro cuadrado.

9.3. La altura libre de los camarotes y camaretas no será inferior en lo posible a 1,9 metros.

9.4. Deberá haber un número suficiente de camarotes y camaretas para que cada servicio de la tripulación pueda disponer de uno o varios camarotes o camaretas separados. No obstante, la Inspección de Buques podrá exceptuar de esta disposición a los buques en que no sea posible dentro de lo razonable.

9.5. El número de personas autorizadas a ocupar cada camarote o camareta no excederá del siguiente máximo:

a) Oficiales y asimilados: Una persona por camarote, cuando sea posible, y en ningún caso más de dos.
b) Personal subalterno: Dos o tres personas por camarote, cuando sea posible, pero en ningún caso el número de ocupantes será superior a:

1.º Cuatro personas en los buques de 35,1 metros de eslora o más.
2.º Seis personas en los buques de menos de 35,1 metros de eslora.

9.6. En los casos particulares en que la aplicación de estas disposiciones resulte imposible o inadecuada, por el tipo de buque, sus dimensiones o el servicio a que esté destinado, la Inspección General de Buques podrá permitir excepciones a las disposiciones de los párrafos 9.5 de este articulo.

9.7. El número máximo de personas que pueden· alojarse en un camarote o camareta deberá estar indicado. en forma legible e indeleble, en un lugar fácilmente visible del alojamiento.

9.8. Los miembros de la tripulación dispondrán de literas individuales.

9.9. Las literas no deberán estar colocadas una al lado de la otra, de forma que para llegar a una de ellas haya que pasar por encima de la otra.

9.10. No deberán superponerse más de dos literas y, en caso de que éstas se hallen colocadas a lo largo del costado del buque, se prohibirá superponerlas si están situadas debajo de un portillo.

9.11. En caso de literas superpuestas, la litera inferior no deberá estar colocada a menos de 0,3 metros del suelo; la litera superior deberá estar colocada aproximadamente a la mitad de la distancia entre el fondo de la litera inferior y la cara inferior de los baos del techo.

9.12. Las dimensiones interiores mínimas de toda litera deberá ser, siempre que sea posible, de 1,9 por 0,68 metros.

9.13. El armazón de toda litera y barandilla de protección, si hubiere alguna, deberá ser de material apropiado, duro y liso, que no corroa fácilmente ni permita anidar parásitos.

9.14. Si se utilizan armazones tubulares para la construcción de las literas, los tubos deberán estar herméticamente cerrados y no tener ninguna perforación que pueda permitir el acceso de parásitos.

9.15. Toda litera deberá tener un somier elástico de material apropiado o un fondo elástico y un colchón de material apropiado. No podrá utilizarse paja u otro material que permita anidar parásitos para rellenar el colchón.

9.16. En el caso de literas superpuestas se deberá colocar debajo de la litera superior un fondo de madera, lona u otro material apropiado que no deje pasar el polvo.

9.17. Todo camarote o camareta deberá estar construido y equipado de forma que facilite su limpieza y proporcione comodidad razonable a sus ocupantes.

9.18. El mobiliario deberá incluir para cada ocupante un armario provisto de candado y de una barra con perchas para colgar la ropa. Los Inspectores de buques velarán por que los armarlos sean lo más espaciosos posible.

9.19. Tocio camarote o camareta deberá estar provisto de una mesa o de un escritorio de tablero fijo de corredera o abatible y del número necesario de asientos cómodos.

9.20. El mobiliario deberá estar construido con material liso y duro que no se deforme, corroa ni permita que aniden parásitos.

9.21. Cada ocupante deberá disponer de un cajón o de un espacio equivalente, cuya capacidad cuando sea posible, no será inferior a 0,056 metros cúbicos.

9.22. Los portillos de los camarotes y camaretas deberán estar provistos de cortinas.

9.23. Todo camarote o camareta deberá estar provisto de un espejo, de pequeñas alacenas para artículos de aseo personal, de un estante para libros y de un número suficiente de ganchos o perchas para colgar la ropa.

9.24. Siempre que sea posible, las literas deberán estar distribuidas de forma que los turnos estén separados y que las personas que trabajan durante el día no compartan la misma camareta con personas que tengan su turno de noche.

Artículo 10. *Situación y número de cámaras.*

10.1. En todos los buques pesqueros con más de diez tripulantes se dispondrá de cámaras separadas de los camarotes y camaretas. Cuando sea posible se hará lo mismo en los buques cuya tripulación sea menos numerosa; pero si las condiciones no lo permiten, la cámara podrá combinarse con la camareta.

10.2. En los buques dedicados a la pesca de altura y cuya tripulación sea de más de veinte personas, se dispondrá de una cámara independiente para el Capitán y los Oficiales.

10.3. Las dimensiones y el equipo de las cámaras deberán ser suficientes para el número probable de personas que los utilicen a un mismo tiempo.

10.4. Las cámaras deberán disponer de mesas y asientos apropiados suficientes para el número probable de personas que los utilicen a un mismo tiempo.

10.5. Las cámaras deberán estar lo más cerca posible de la cocina.

10.6. Cuando los oficios no sean directamente accesibles desde las cámaras se deberán poner armarios de capacidad suficiente para guardar los utensilios de mesa y una instalación adecuada para su lavado.

10.7. La superficie de las mesas y los asientos deberá ser de un material sin grietas, resistente a la humedad y fácil de limpiar.

10.8. Siempre que sea posible, las cámaras se diseñarán, amueblarán y dispondrán de forma que puedan servir de salas de recreo.

Artículo 11. *Instalaciones sanitarias.*

11.1. Todos los buques pesqueros deberán tener un número suficiente de instalaciones sanitarias con lavabos y bañeras o duchas o con unos y otras.

11.2. Todos los miembros de la tripulación que no ocupen camarotes con instalaciones privadas deberán disponer, en la medida en que sea posible, de instalaciones sanitarias para los tripulantes de cada servicio en la siguiente proporción:

a) Una batiera o una ducha o ambas por cada ocho personas o menos.
b) Un retrete por cada ocho personas o menos.
c) Un lavabo por cada seis personas o menos.

Sin embargo, cuando el número de personas de un servicio exceda en menos de la mitad de su múltiplo exacto, se podrá hacer caso omiso del excedente a los efectos del presente párrafo.

11.3. En todas las instalaciones comunes para el aseo personal se deberá disponer de agua dulce, caliente y fría, o a falta de agua caliente, de medios para calentarla. La Inspección General de Buques, previa consulta con el Sindicato Nacional de Pesca, podrá fijar la cantidad mínima de agua dulce que deberá ser proporcionada por hombre y por día.

11.4. Los lavabos y las batieras deberán tener dimensiones suficientes y ser de material apropiado y de superficie lisa que no se desgaste, agriete ni corroa.

11.5. Todos los locales de los retretes deberán estar ventilados por medio de una comunicación directa con el aire libre que sea independiente de cualquiera otra parte de espacio de alojamientos.

11.6. El equipo sanitario que se instale en los retretes deberá ser de modelo apropiado y estar provisto de fuerte corriente de agua, disponible en cualquier momento y accionable independientemente.

11.7. Los tubos de descenso y de descarga deberán tener dimensiones adecuadas y estar construidos de forma que reduzcan al mínimo el riesgo de obstrucción y faciliten su limpieza. No deberán atravesar los depósitos de agua dulce o potable ni pasar, siempre que sea posible, por los techos de las cámaras, camarotes o camaretas.

11.8. Las instalaciones sanitarias destinadas al uso de más de una persona deberán reunir los siguientes requisitos:

a) Los suelos serán de material duradero apropiado, de fácil limpieza e impermeables a la humedad, y estarán provistos de imbornales eficaces.

b) Los mamparos serán de acero o de cualquier otro material apropiado y serán estancos hasta una altura de por lo menos 0,23 metros a partir de la cubierta.

c) Los locales estarán debidamente alumbrados, calentados y ventilados.

d) Los retretes estarán ubicados en un lugar fácilmente accesible desde los camarotes y camaretas y desde las instalaciones dedicadas al aseo de personal, pero separados de ellos, y no tendrán comunicación directa con los camarotes o camaretas, ni con ningún pasillo que constituya solamente un acceso entre los camarotes o camaretas y los retretes. Sin embargo, está última disposición no se aplicará a los retretes ubicados entre dos camarotes cuyo número total de ocupantes no exceda de cuatro.

e) Cuando haya varios retretes instalados en un mismo local deberán estar separados par medio de mamparos que garanticen su aislamiento.

11.9. Todos los buques pesqueros deberán estar provistos de medios para lavar y secar la ropa en proporción con el número de tripulantes y la duración normal del vi$.

11.10. Las instalaciones para el lavado de ropa incluirán lavaderos adecuados y con desagüe, que podrán ser instalados en los locales destinados al aseo personal si no es posible instalar lavanderías independientes. Los lavaderos deberán tener un suministro adecuado de agua dulce, caliente y fría. A falta de agua caliente se dispondrá de medios para calentarla.

11.11 Los tendederos deberán estar instalados en un local separado de los camarotes, camaretas, cámaras y retretes, que esté suficientemente ventilado, calentado y provisto de medios para tender la ropa.

Artículo 12. *Enfermería.*

12.1. Cuando sea posible deberá disponerse de un camarote especial, aislado, para todo miembro de la tripulación herido o enfermo. A bordo de los buques de más de 45,7 metros de eslora deberá instalarse una enfermería.

Artículo 13. *Estiba de los trajes de faena.*

13.1. Se deberán instalar armarios en número suficiente y debidamente aireados, para colgar los trajes de agua fuera de los camarotes y camaretas, pero en sitios fácilmente accesibles desde éstos.

Artículo 14. *Mantenimiento y limpieza de los alojamientos.*

14.1. Los espacios de alojamiento de la tripulación deberán mantenerse en condiciones adecuadas de limpieza y de habitabilidad, y no se podrá almacenar en ellos ningún material o mercancía que no sea propiedad personal de sus ocupantes.

Artículo 15. *Cocinas.*

15.1. Todo buque pesquero deberá estar provisto de instalaciones adecuadas para preparar las a comidas, situadas, siempre que sea posible, en una cocina separada.

15.2. La cocina deberá ser de dimensiones adecuadas y estar debidamente iluminada y ventilada.

15.3. La cocina deberá estar dotada de utensilios adecuados, del número necesario de armarios, anaqueles y de vertedero de residuos de material inoxidable con descargar al mar adecuada. El suministro de agua potable a las cocinas deberá efectuarse por medio de tuberías. Cuando el suministro sea a presión, el servicio dispondrá de medios que impidan una sobrepresión en las tuberías al cerrar las salidas. En los casos en que no se suministre agua caliente a la cocina se instalará un aparato para calentarla.

15.4. La cocina deberá estar provista de una instalación para preparar, en cualquier momento, bebidas calientes para la tripulación.

15.5. Se dispondrá de una gambusa de volumen adecuado que pueda ser ventilada y mantenida seca y fresca para evitar que se deterioren los alimentos. En caso necesario, se instalarán cámaras frigoríficas u otros medios de almacenamiento a baja temperatura.

15.6. Se autorizará el uso de gases licuados de petróleos (G.L.P.) cuando satisfagan las siguientes condiciones:

A) Instalación del quemador

Debe evitarse que puedan acumularse gases en la parte inferior del compartimiento en que se hallen los quemadores en el cual debe existir una enérgica ventilación, preferentemente natural.

Se considerará que un local tiene suficiente ventilación natural para cocina de G. L. P. cuando reúna las siguientes condiciones:

a) Local situado sobre la cubierta superior con puertas al exterior a babor y estribor, sin brazola, divididas en dos partes en el sentido de la altura para Poder cerrar la mitad interior de la puerta de barlovento en el caso de mal tiempo.

b) Local situado sobre la cubierta superior con una puerta al exterior a una banda, sin brazola, dividida en dos partes como la indicada en la condición a) y aberturas o conductos de ventilación al exterior en la banda opuesta.

e) Local con puertas al exterior en una o las dos bandas, o a popa, sin brazola y sin dividir y aberturas o conductos de ventilación al exterior a las dos bandas.

d) Cuando la comunicación al exterior del local situado sobre la cubierta superior haya de tener brazola, por establecerlo así las disposiciones vigentes, el piso del mismo deberá hallarse por lo menos a 30 centímetros de altura con respecto a ‘dicha cubierta, y disponer de puertas y aberturas o conductos de ventilación, de acuerdo con lo indicado, en las condiciones anteriores.

Entre el piso y la cubierta superior quedará un espacio por el que circulará libremente el aire.

e) En todos los casos existirán uno o varios manguerotes orientables (según sean las dimensiones del local) para la entrada del aire de ventilación a través del techo y una amplia serie de orificios practicados a nivel del piso, a las dos bandas del mismo para la evacuación del gas acumulado en la parte inferior del local, bien directamente al exterior o por conductos a dicho nivel.

Si el piso se encuentra a mayor altura que la cubierta y es de gran superficie, se practicaran, además, registros en dicho piso, colocando en ellos rejillas.

f) Si no se pudiera disponer de un local situado sobre la cubierta superior, el local destinado a cocina deberá ir provisto de una fuerte ventilación artificial tal, que introduzca el aire exterior por la parte superior del local, convenientemente repartido por todo él y se asegure la exhaustación de la atmósfera existente en la parte bajá del mismo, mediante un sistema de aspiración con bocas repartidas sobre la superficie del piso.

g) Si el piso de la cocina u otros servicios se hallan directamente sobre la cubierta, no podrán existir en él orificios o comunicación alguna con los espacios interiores del buque, debiendo ser comprobada la estanqueidad de dicho piso.

B) Instalación de la botella

a) La botella de gas que alimente la cocina y las de reserva deberán ir instaladas fuera del local, es decir, a la intemperie, fuertemente sujetas, protegiéndolas del calor de los rayos rolares y de la inclemencia del tiempo.

b) La distancia entre la cocina y la botella que la alimenta no será inferior a 1,50 metros.

c) La conducción del gas, desde la botella alimentadora en el exterior hasta· el local de la cocina, será de tubería de cobre recocido, con racords del mismo metal, para el paso al interior de la cocina.

Artículo 16. *Ámbito de aplicación.*

16.1. A reserva de las disposiciones de los párrafos 2, 3 y 4 de este artículo, el presente Reglamento se aplicará a los buques pesqueros cuya quilla haya sido colocada con posterioridad a la fecha de su entrada en vigor.

16.2. Si un buque completamente terminado en la fecha en que entre en vigor el presente Reglamento no alcanza el nivel de las normas establecidas en los artículos 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14 y 15 de Reglamento, la Inspección General de Buques, previa consulta al Sindicato Nacional de Pesca, podrá exigir en los siguientes casos que se introduzcan las notificaciones que estime posibles, a fin de que el buque cumpla las disposiciones del Reglamento, habida cuenta de los problemas prácticos inherentes:

a) Cuando el buque sea matriculado de nuevo.

b) Cuando se hagan modificaciones o reparaciones importantes en el buque como resultado do planes preestablecidos y no como resultado de un accidente o de un caso de emergencia.

16.3. En caso de un buque en construcción o transformación en la fecha en que entre en vigor este Reglamento, la Inspección General de Buques, previa consulta con el Sindicato Nacional de Pesca, podrá exigir que se introduzcan las modificaciones que estime posibles a fin de que el buque cumpla con las disposiciones de este Reglamento, habida cuenta de los problemas prácticos implícitos. Estas modificaciones constituirán la aplicación definitiva de los términos del Reglamento a menos que el buque sea matriculado de nuevo.

16.4. Cuando un buque pesquero sea matriculado de nuevo en un territorio después de la entrada en vigor de este Reglamento, la Inspección General de Buques, previa consulta con el Sindicato Nacional de Pesca, podrá exigir la introducción de las modificaciones que estime posibles a, fin de que el buque cumpla con las disposiciones de este Reglamento habida cuenta de los problemas prácticos implícitos. Estas modificaciones constituirán la aplicación definitiva de los términos de este Reglamento, a menos que el buque sea matriculado de nuevo. Este párrafo no se aplica a los buques a que se refieren los párrafos 2 y 3 de este artículo ni a aquellos a los cuales era aplicable este Reglamento durante su construcción.

§ 24

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

Norma derogada, con efectos de 11 de abril de 2023, por la disposición derogatoria única.2.f) del Real Decreto 186/2023, de 21 de marzo, Ref. BOE-A-2023-7410, excepto lo dispuesto en el art. 33.c) de esta Orden, en relación con la disposición transitoria segunda del citado Real Decreto.

[. . .]

Reglamento sobre Despacho de Buques

[. . .]

CAPÍTULO IV

Enroles y desenroles

[. . .]

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.

[. . .]

§ 25

Resolución de 29 de febrero de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se establece el Rol de Despacho y Dotación para los buques pesqueros y auxiliares de pesca

Ministerio de Fomento
«BOE» núm. 79, de 1 de abril de 2008
Última modificación: sin modificaciones
Referencia: BOE-A-2008-5879

La Resolución de 13 de febrero de 2004, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se aprueba el nuevo modelo de Rol de Despacho y Dotación para buques de Pesca, posibilitó la puesta en práctica de un Rol de carácter informático y con ello la aportación de datos y documentos mediante técnicas de tratamiento e intercambio electrónico para los buques pesqueros.

La Resolución fue dictada teniendo en cuenta las competencias de la Dirección General de la Marina Mercante, de acuerdo con lo previsto en el artículo 9 del Real Decreto 1476/2004, de 18 de junio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Fomento, y lo previsto en el artículo 5 y 7 del Reglamento sobre Despacho de Buques, aprobado por Orden de 18 de enero de 2000.

Habiendo transcurrido casi cuatro años desde su entrada en vigor se ha detectado la necesidad de mejorar el sistema para adecuarlo a los métodos y usos de las diferentes zonas de pesca de nuestro litoral, así como a los avances informáticos de los últimos años.

Por otro lado, la entrada en vigor del Real Decreto 638/2007, de 18 de mayo, por el que se regulan las Capitanías Marítimas y los Distritos Marítimos, aconseja dictar una nueva Resolución que tenga en cuenta la nueva división territorial y competencial de los órganos periféricos de la Administración Marítima.

La Orden de 18 de enero de 2000 por la que se aprueba el Reglamento sobre Despacho de Buques, faculta al Director General de la Marina Mercante para dictar los actos de ejecución que sean pertinentes para su aplicación.

En su virtud dispongo lo siguiente:

1. *Ámbito de aplicación.*

Esta Resolución será de aplicación exclusivamente a los buques de las Listas Tercera y Cuarta, que se despachen por tiempo desde puertos nacionales.

2. *Del Rol.*

El actual modelo de Rol de los buques pertenecientes a las Listas Tercera y Cuarta, sujetos al ámbito de aplicación de esta Resolución, se sustituye por un modelo de Rol con soporte informático. Los datos relacionados con este nuevo Rol con soporte informático,

quedarán almacenados en el sistema de información de la Dirección General de la Marina Mercante.

3. *Formato del Rol.*

El Rol tendrá el formato de una carpeta para folios DIN-A4, de acuerdo al modelo del Anexo, que será publicada por el Servicio de Publicaciones del Ministerio de Fomento, y en la que se archivarán las hojas de los asientos.

El Rol constituirá un documento completo, dividido en tres secciones, cuyas hojas tendrán carácter sucesivo por fecha de despacho o de anotación.

La Sección primera contendrá todos aquellos asientos de carácter obligatorio, según lo dispuesto en los artículos 6 y 18 del Reglamento sobre Despacho de Buques.

La Sección segunda contendrá el despacho del buque en sí y los enroles y desenroles de los tripulantes y de las personas ajenas a la tripulación y al pasaje.

La Sección tercera constará de una serie numerada de hojas sin rellenar, para que el Capitán del buque pueda efectuar el autodespacho, cuando el buque, por causa de fuerza mayor o arribada, haga escala en puerto extranjero.

4. *Documentación para el Despacho.*

La documentación necesaria para efectuar el despacho, teniendo en cuenta el artículo 5 en relación con los artículos 19, 21.3, 32 y 36 del Reglamento sobre Despacho de buques será:

La solicitud del Despacho, que se hará mediante la presentación de instancia de solicitud del despacho por tiempo.

Declaración del Capitán.

Lista de tripulantes.

En el caso de que haya enroles o desenroles, Libreta Marítima debidamente cumplimentada o Libreta de Identidad Marítima para los no españoles o, en su defecto, Certificado de embarque.

5. *Resolución del Despacho.*

Tras la presentación de la solicitud, y materializados los enroles/desenroles, en su caso, e introducidos los datos correspondientes en el sistema de información de la Dirección General de la Marina Mercante, el sistema imprimirá la consiguiente autorización de despacho en forma de una/s hoja/s según el formato de la Sección segunda.

Disposición adicional. *Despacho y enroles o desenroles en casos excepcionales.*

1. En el supuesto de que exista algún fallo de los sistemas informáticos, y no sea posible la comunicación con el sistema de información de la Dirección General de la Marina Mercante, el buque se despachará de acuerdo con el sistema establecido en el artículo 21.3 del Reglamento sobre Despacho de buques. En este caso la autorización singular del despacho deberá incluirse como una hoja del Rol.

2. Disponiendo del despacho por tiempo en vigor, los enroles y desenroles que por su urgencia deban realizarse en día u hora inhábil por tener que hacerse el buque a la mar, serán comunicados el primer día hábil por el Consignatario o representante del armador a las Autoridades Marítimas mediante lista de tripulantes, firmada y sellada por el Capitán o Patrón.

3. Los enroles/desenroles y entradas/salidas en puerto extranjero que, por causa de arribada forzosa u otra causa de fuerza mayor, se deban realizar, serán anotados por el Capitán o Patrón en las hojas en blanco que forman la Sección tercera del soporte en papel del Rol.

4. En los dos últimos casos, la información correspondiente se introducirá en el sistema informático en el primer despacho que se produzca en puerto nacional.

Disposición transitoria única. *Sustitución del Rol.*

La sustitución del Rol, por el nuevo modelo que en esta Resolución se instaura, se efectuará de forma paulatina por las Capitanías Marítimas. Los Roles sustituidos será anulados y tal hecho será anotado en la hoja de asiento del buque, tal y como se dispones en el artículo 9, último párrafo, del Reglamento sobre Despacho de Buques.

Hasta la sustitución total de los actuales Roles, éstos seguirán en uso en aquellos buques en que no se ha producido la sustitución.

Disposición derogatoria única. *Derogatoria.*

Queda derogada la Resolución de 13 de febrero de 2004, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se aprueba el nuevo modelo de Rol de Despacho y Dotación para buques de Pesca.

Disposición final única. *Entrada en vigor.*

La presente Resolución será aplicable el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

ANEXO

MINISTERIO
DE FOMENTO

SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTES

DIRECCION GENERAL
DE LA MARINA MERCANTE

ANEXO

Rol de Despachos y Dotación
para buques de pesca

Foto del buque

(*) Esta fotografía se renovará cuando se efectúen obras que modifiquen sensiblemente la silueta del buque.

Identificación del buque

Nombre del buque:

Matrícula:

Número de identificación del buque:

Código del buque en censo de la flota pesquera de la UE:

Sección Primera- I

Datos del buque

- Identificación del buque
- Expedición del rol
- Propietarios
- Fletamento/explotación
- Certificados obligatorios
- Tripulación mínima de seguridad
- Datos técnicos
- Observaciones

MINISTERIO
DE FOMENTO

SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES

DIRECCIÓN GENERAL DE LA
MARINA MERCANTE

Identificación del buque

Nombre del buque:	
Código UE: ESP -	Nº Identificación Buque:
Pto. de matrícula:	Folio:
Lista:	
Indicativo de llamada:	Año de entrada en servicio:
Patente de navegación nº	, expedida el
Puerto base:	
Inscripción del Buque en el Régimen Especial de la Seguridad Social:	
Clasificación Sevimar:	

Expedición del rol

Fecha de expedición del RoI provisional	
Prorroga el RoI provisional desde el	hasta el
Este RoI pasa a ser definitivo con fecha	

Propietarios

Cif-Dni:			% de propiedad.:
Nombre o Razón Social:			
Domicilio:			
Provincia:	Localidad:		C.P.:
Tlfnos:	Fax:	E- Mail:	

Fletamento/explotación

Cif/Dni:	
Nombre del titular:	
Modalidad:	
Fecha de inicio:	Fecha final prevista :
Motivo del fletamento:	

MINISTERIO
DE FOMENTO

SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES

DIRECCIÓN GENERAL DE LA
MARINA MERCANTE

Listado de certificados obligatorios

Cuadro de tripulación mínima de seguridad

Número	Cargo a bordo

Datos técnicos

Año de Construcción: Arqueo GT: Arqueo TRB:

Eslora: Manga: Puntal:

Equipo propulsor

Clase	Tipo	Potencia	Marca	Serie	Año Constr.	Modelo

Observaciones

Sección Primera- II

Histórico de datos del buque

- Histórico de propietarios
- Histórico de listas
- Histórico de nombres
- Histórico de matrículas
- Histórico de puertos base
- Histórico de equipo propulsores
- Histórico de caladeros

MINISTERIO
DE FOMENTO

SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTES

DIRECCION GENERAL
DE LA MARINA MERCANTE

Histórico de propietarios

Toma nota de la transferencia por la Dirección General de la Marina Mercante:
Cif-Dni: % de propiedad.:
Nombre o Razón Social:
Domicilio:
Provincia: Localidad: C.P.:
Tlfnos: Fax: E- Mail:

Histórico de listas

Fecha de autorización de la Dirección General de la Marina Mercante:
Lista anterior:

Históricos de nombres

Fecha de autorización de la Dirección General de la Marina Mercante:
Nombre anterior:

Histórico de matrículas

Fecha de autorización de la Dirección General de la Marina Mercante:
Pto. de matrícula anterior: Folio anterior:

Histórico de puertos base

Fecha de autorización de la Secretaría General de Pesca Marítima:
Puerto base anterior:

Histórico de equipos propulsores

Fecha de autorización de la Dirección General de la Marina Mercante:		
Clase:	Tipo:	Potencia:
Marca:	Año de Construcción:	Modelo:

MINISTERIO
DE FOMENTO

SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES

DIRECCIÓN GENERAL DE LA
MARINA MERCANTE

Histórico de caladeros principales en el último año

Autorización de la Secretaría General de Pesca Marítima:	
Caladero :	
Actividad :	Autorización:
Fecha de Alta:	Fecha de Validez:

Localidad y fecha de firma

El Capitán Marítimo
ó
el Jefe de Distrito Marítimo

Fdo.: nombre capitán/jefe distrito marítimo

Sección Segunda

Despachos y Dotación

MINISTERIO DE FOMENTO
SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES

DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE
Capitanía/Distrito Marítimo de

MINISTERIO DE AGRICULTURA, PESCA Y ALIMENTACIÓN
SECRETARIA GENERAL DE PESCA MARÍTIMA

Resolución de despacho

Identificación del buque

Nombre del buque:
Matrícula:
Número de identificación del buque:
Código del buque en la flota pesquera de la UE: Esp

Datos despacho

Entrada	Despacho
Pto. Procedencia:	Fecha de despacho:
Fecha Entrada:	Fecha de validez despacho:
Pto. Entrada:	Fecha de salida:
Destino Pto. destino :	
Finaliza fecha de finalización: Motivo:	
Tipo de navegación autorizada: Número de tripulantes a bordo:	

Observaciones al despacho :

Autorizaciones de pesca: licencias y permisos temporales de pesca

Caladero	Tipo de pesca	Fecha alta	Fecha validez	Autorización

Relación de certificados expedidos al buque

Certificado	Fecha expe.	Fecha interm.	Fecha caduc.	Observaciones

MINISTERIO DE FOMENTO
SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES

DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE
Capitanía/Distrito Marítimo de

MINISTERIO DE AGRICULTURA, PESCA Y ALIMENTACIÓN
SECRETARIA GENERAL DE PESCA MARÍTIMA

Lista de Tripulantes

- Personal a bordo

Nombre:			Nº Orden
Tipo de documento identificativo:	N.I.M:	N.A.F.:	
Nacionalidad:			
Puerto de enrole:		Fecha de enrole:	
Puerto de desenrole:		Fecha de desenrole:	
Certificado médico de aptitud:		Fecha de caducidad:	
Cargo/s a bordo:			
Observaciones:			

- Personal desenrolado

Nombre:			Nº Orden
Tipo de documento identificativo:	N.I.M:	N.A.F.:	
Nacionalidad:			
Puerto de enrole:		Fecha de enrole:	
Puerto de desenrole:		Fecha de desenrole:	
Certificado médico de aptitud:		Fecha de caducidad:	
Cargo/s a bordo:			
Observaciones:			

MINISTERIO DE FOMENTO
SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES

DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE
Capitanía/Distrito Marítimo de

MINISTERIO DE AGRICULTURA, PESCA Y ALIMENTACIÓN
SECRETARIA GENERAL DE PESCA MARÍTIMA

Lista de Tripulantes

Nº	Apellidos y Nombre	Cargo/s a bordo	Lugar y fecha de nacimiento	DNI/ Pasaporte /NIE	Puerto y Fecha de Embarque	Puerto y Fecha de Desembarque	Caducidad Rec. Médico

Número de Identificación del Buque: Código UE del Buque: **ESP**
Fecha Despacho: Despacho nº Página de

MINISTERIO DE FOMENTO
SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES

DIRECCIÓN GENERAL DE LA
MARINA MERCANTE
Capitanía/Distrito Marítimo de

MINISTERIO DE AGRICULTURA, PESCA Y ALIMENTACIÓN
SECRETARIA GENERAL DE PESCA MARÍTIMA

El cargo de la autoridad que firma el despacho

Fdo.•: Firma de la persona autorizada

• Contra la presente Resolución, que no pone fin a la vía administrativa, se podrá interponer Recurso de Alzada ante el Director General de la Marina Mercante, de acuerdo con lo establecido en el Artículo 144 de la Ley 10/1992, de 26 de noviembre, del Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, en el plazo de un mes a contar desde el día siguiente a su notificación.

Número de Identificación del Buque: Código UE del Buque: **ESP**
Fecha Despacho: Despacho nº Página de

Sección Tercera

Autodespachos

MINISTERIO DE FOMENTO

SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTES

DIRECCION GENERAL

Identificación del buque

Nombre del buque: Matrícula:

Despacho

Entrada	Puerto :	Fecha :
Causa de la escala :		
Firma del Capitán del Buque		

Enroles/desenroles

Nº de Documento de Identificación	Apellidos y Nombre	Fecha	Cargo a bordo	Enrole= E Desenrole = D	Firma del Capitán

[i] (*) Esta hoja sólo sirve para que el Capitán del Buque pueda efectuar autodespachos, cuando el Buque a causa de fuerza mayor o arribada, haga escala en puerto extranjero (Boe del viernes 27 de febrero de 2004).

§ 26

Real Decreto-ley 24/2020, de 26 de junio, de medidas sociales de reactivación del empleo y protección del trabajo autónomo y de competitividad del sector industrial. [Inclusión parcial]

Jefatura del Estado
«BOE» núm. 178, de 27 de junio de 2020
Última modificación: 28 de mayo de 2021
Referencia: BOE-A-2020-6838

[. . .]

Disposición final segunda. *Modificación del texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre.*

Se modifica el apartado 2 del artículo 8 del texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre, que queda redactado como sigue:

> «2. Deberán constar por escrito los contratos de trabajo cuando así lo exija una disposición legal y, en todo caso, los de prácticas y para la formación y el aprendizaje, los contratos a tiempo parcial, fijos-discontinuos y de relevo y los contratos para la realización de una obra o servicio determinado; también constarán por escrito los contratos por tiempo determinado cuya duración sea superior a cuatro semanas.
>
> Deberán constar igualmente por escrito los contratos de trabajo de los pescadores, de los trabajadores que trabajen a distancia y de los trabajadores contratados en España al servicio de empresas españolas en el extranjero.
>
> De no observarse la exigencia de forma escrita, el contrato de trabajo se presumirá celebrado por tiempo indefinido y a jornada completa, salvo prueba en contrario que acredite su naturaleza temporal o el carácter a tiempo parcial de los servicios.
>
> Cualquiera de las partes podrá exigir que el contrato se formalice por escrito, incluso durante el transcurso de la relación laboral.»

[. . .]

Disposición final cuarta. *Incorporación al ordenamiento jurídico de la Directiva (UE) 2017/159 del Consejo, de 19 de diciembre de 2016, en lo que se refiere a la repatriación de los pescadores.*

1. Los armadores de buques pesqueros que enarbolen pabellón español y entren en un puerto extranjero deberán suscribir un seguro obligatorio o garantía financiera equivalente a

fin garantizar el derecho de los pescadores enrolados a la repatriación a su país de residencia, en los siguientes supuestos:

a) Cuando el contrato de trabajo se haya extinguido;
b) Cuando el contrato de trabajo haya sido denunciado por causas justificadas por una o ambas partes del contrato;
c) Cuando la prestación laboral no sea exigible por encontrarse el trabajo suspendido por causas no imputables a la voluntad del pescador;
d) Cuando se encuentren incapacitados para realizar las tareas requeridas en virtud del contrato de trabajo o no quepa esperar que las realice habida cuenta de las circunstancias, y no se encuentren dentro de los supuestos de repatriación ya contemplados en la Ley 47/2015, de 21 de octubre, reguladora de la protección social de las personas trabajadoras del sector marítimo-pesquero.

2. La obligación regulada en esta disposición adicional comprenderá asimismo la repatriación a su país de residencia, por los mismos motivos incluidos en el apartado anterior, de los pescadores cuando sean transferidos del buque al puerto extranjero.
3. El certificado del seguro de repatriación o garantía financiera equivalente deberá incluir como mínimo:

a) Los datos identificativos del buque y del armador,
b) El nombre y dirección del proveedor o proveedores del seguro o garantía financiera,
c) El periodo de validez del seguro o garantía financiera,
d) Una atestación del proveedor que indique que el seguro o garantía financiera cumple los requisitos incluidos en el artículo 21 del Convenio 188 de la Organización Internacional del Trabajo.

Disposición final quinta. *Incorporación de Derecho de la Unión Europea.*

Mediante las disposiciones finales segunda y cuarta de este real decreto-ley se incorpora parcialmente al Derecho español la Directiva (UE) 2017/159 del Consejo, de 19 de diciembre de 2016, por la que se aplica el Acuerdo relativo a la aplicación del Convenio sobre el trabajo en la pesca de 2007 de la Organización Internacional del Trabajo, celebrado el 21 de mayo de 2012 entre la Confederación General de Cooperativas Agrarias de la Unión Europea (Cogeca), la Federación Europea de Trabajadores del Transporte (ETF) y la Asociación de las Organizaciones Nacionales de Empresas.

[. . .]

§ 27

Real Decreto 39/1997, de 17 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de los Servicios de Prevención. [Inclusión parcial]

Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales
«BOE» núm. 27, de 31 de enero de 1997
Última modificación: 11 de septiembre de 2024
Referencia: BOE-A-1997-1853

[. . .]

DISPOSICIONES ADICIONALES

[. . .]

Sexta. *Reconocimientos médicos previos al embarque de los trabajadores del mar.*

En el sector marítimo-pesquero seguirá en vigor lo establecido, en materia de formación, información, educación y práctica de los reconocimientos médicos previos al embarque, en el Real Decreto 1414/1981, de 3 de julio, por el que se reestructura el Instituto Social de la Marina.

[. . .]

§ 28

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

Ministerio de la Presidencia
«BOE» núm. 188, de 7 de agosto de 1997
Última modificación: 22 de diciembre de 2012
Referencia: BOE-A-1997-17825

La Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales, determina el cuerpo básico de garantías y responsabilidades preciso para establecer un adecuado nivel de protección de la salud de los trabajadores frente a los riesgos derivados de las condiciones de trabajo, en el marco de una política coherente, coordinada y eficaz. Según el artículo 6 de la misma serán las normas reglamentarias las que irán fijando y concretando los aspectos más técnicos de las medidas preventivas.

Así, son las normas de desarrollo reglamentario las que deben fijar las medidas mínimas que deben adoptarse para la adecuada protección de los trabajadores. Entre ellas se encuentran las destinadas a garantizar que del trabajo a bordo de buques de pesca no se deriven riesgos para la seguridad o salud de los trabajadores.

En el mismo sentido hay que tener en cuenta que en el ámbito de la Unión Europea se han fijado, mediante las correspondientes Directivas, criterios de carácter general sobre las acciones en materia de seguridad y salud en los centros de trabajo, así como criterios específicos referidos a medidas de protección contra accidentes y situaciones de riesgo. Concretamente, la Directiva 93/103/CE, de 23 de noviembre, establece las disposiciones mínimas de seguridad y de salud en el trabajo a bordo de los buques de pesca. Mediante el presente Real Decreto se procede a la transposición al derecho español del contenido de la Directiva mencionada.

En su virtud, de conformidad con el artículo 6 de la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales, a propuesta de los Ministros de Trabajo y Asuntos Sociales, de Fomento y de Agricultura, Pesca y Alimentación, consultadas las organizaciones empresariales y sindicales mas representativas, oída la Comisión Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 18 de julio de 1997,

DISPONGO:

Artículo 1. *Objeto.*

1. El presente Real Decreto establece, en el marco de la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales, las disposiciones mínimas de seguridad y

salud en el trabajo a bordo de los buques de pesca nuevos y existentes, tal como se definen en el artículo 2.

2. Las disposiciones del Real Decreto 39/1997, de 17 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de los Servicios de Prevención, se aplicarán plenamente al conjunto del ámbito contemplado en el apartado anterior, sin perjuicio de las disposiciones más específicas contenidas en el presente Real Decreto.

Artículo 2. *Definiciones.*

A efectos del presente Real Decreto, se entenderá por:

1. Buque de pesca: todo buque abanderado en España o registrado bajo la plena jurisdicción española, utilizado a efectos comerciales para la captura o para la captura y el acondicionamiento del pescado u otros recursos vivos del mar.

2. Buque de pesca nuevo: todo buque de pesca, cuya eslora entre perpendiculares sea igual o superior a 15 metros, que a partir del 23 de noviembre de 1995, o con posterioridad, cumpla alguna de las condiciones siguientes:

a) Que se haya celebrado un contrato de construcción o de transformación importante.

b) Que, de haberse celebrado un contrato de construcción o de transformación importante antes del 23 de noviembre de 1995, la entrega del buque se produzca transcurridos al menos tres años a partir de dicha fecha.

c) Que, en ausencia de un contrato de construcción:

1.º Se haya instalado la quilla del buque.

2.º O se haya iniciado una construcción por la que se reconozca un buque concreto.

3.º O se haya empezado una operación de montaje que suponga la utilización de, al menos, 50 toneladas del total estimado de los materiales de estructura o un 1 por 100 de dicho total si este segundo valor es inferior al primero.

3. Buque de pesca existente: todo buque de pesca, cuya eslora entre perpendiculares sea igual o superior a 18 metros, que no sea un buque de pesca nuevo.

4. Buque: todo buque de pesca nuevo o existente.

5. Trabajador: toda persona que ejerza una actividad profesional a bordo de un buque, incluidas las personas en período de formación y los aprendices, con exclusión del personal de tierra que realice trabajos a bordo de un buque atracado en el muelle y de los prácticos de puerto.

6. Armador: El propietario registrado de un buque, excepto cuando el buque sea fletado con cesión de la gestión náutica o sea gestionado, total o parcialmente, por una persona física o jurídica distinta del propietario registrado en virtud de un acuerdo de gestión; en este caso, se considerará que el armador es, según corresponda, el fletador a quien se ha cedido la gestión náutica del buque o la persona física o jurídica que efectúa la gestión del buque.

7. Capitán: todo trabajador debidamente habilitado para ello, que manda el buque o es responsable del funcionamiento operativo-marítimo del mismo.

Artículo 3. *Obligaciones generales.*

1. Los armadores adoptarán las medidas necesarias para que:

a) Los buques sean utilizados sin poner en peligro la seguridad y la salud de los trabajadores, en particular en las condiciones meteorológicas previsibles, sin perjuicio de la responsabilidad del Capitán.

b) Además de la documentación prevista en el artículo 23 de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales, se realice un informe detallado de los sucesos que ocurran en el mar y que tengan o pudieran tener algún efecto en la salud de los trabajadores a bordo. Dicho informe deberá transmitirse a la autoridad laboral. Asimismo, tales sucesos se consignarán de forma detallada en el cuaderno de bitácora o, en su defecto, en un documento específico para ello.

2. Con objeto de preservar la seguridad y la salud de los trabajadores, el armador facilitará al Capitán los medios que éste necesite para cumplir las obligaciones que le impone el presente Real Decreto.

3. En la aplicación de lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 21 de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales, el trabajador deberá tomar en consideración los posibles riesgos que corran los demás trabajadores.

4. Los buques estarán sujetos a los controles periódicos previstos en la normativa que les sea de aplicación.

Artículo 4. *Disposiciones mínimas de seguridad y de salud en los buques.*

1. Los buques de pesca nuevos deberán cumplir las disposiciones mínimas de seguridad y salud previstas en el anexo I del presente Real Decreto.

2. Cuando se efectúen reparaciones, reformas o modificaciones importantes en los buques, éstas deberán cumplir las disposiciones mínimas de seguridad y salud previstas en el anexo I del presente Real Decreto.

3. Los buques de pesca existentes deberán cumplir las disposiciones mínimas de seguridad y salud previstas en el anexo II del presente Real Decreto.

Artículo 5. *Equipos y mantenimiento.*

El armador, sin perjuicio de la responsabilidad del Capitán, para preservar la seguridad y la salud de los trabajadores, deberá:

1. Velar por el mantenimiento técnico de los buques, de las instalaciones y de los dispositivos, en particular de los que se mencionan en los anexos I y II del presente Real Decreto, y por que los defectos observados que puedan afectar a la seguridad y a la salud de los trabajadores se eliminen lo antes posible.

2. Tomar medidas para garantizar la limpieza periódica de los buques y del conjunto de las instalaciones y dispositivos, de forma que se mantengan en condiciones adecuadas de higiene y seguridad.

3. Mantener a bordo del buque los medios de salvamento y supervivencia apropiados, en buen estado de funcionamiento y en cantidad suficiente.

4. Tomar en consideración las disposiciones mínimas de seguridad y de salud relativas a los medios de salvamento y supervivencia que figuran en el anexo III del presente Real Decreto.

5. Tomar en consideración las especificaciones en materia de equipos de protección individual que figuran en el anexo IV del presente Real Decreto, sin perjuicio de lo dispuesto en el Real Decreto 773/1997, de 30 de mayo, sobre disposiciones mínimas de seguridad y salud relativas a la utilización por los trabajadores en el trabajo de equipos de protección individual.

Artículo 6. *Obligaciones en materia de formación e información.*

1. De conformidad con los artículos 18 y 19 de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales, el armador, sin perjuicio de la responsabilidad del Capitán, garantizará que los trabajadores y los representantes de los trabajadores reciban una formación e información adecuadas sobre la salud y la seguridad a bordo de los buques, así como sobre las medidas de prevención y protección que se adopten en aplicación del presente Real Decreto.

2. La información deberá ser comprensible para los trabajadores afectados.

3. La formación se impartirá en forma de instrucciones precisas y comprensibles. Se referirá, en especial, a la lucha contra incendios, a la utilización de medios de salvamento y supervivencia y, para los trabajadores a quienes concierna, a la utilización de los aparejos de pesca y de los equipos de tracción, así como a los diferentes métodos de señalización, en particular mediante comunicación gestual.

Dicha formación se actualizará cuando las modificaciones de las actividades a bordo lo hagan necesario.

Artículo 7. *Obligaciones en materia de formación especializada de las personas que puedan mandar un buque.*

Sin perjuicio de lo dispuesto en la normativa sobre seguridad, salud y asistencia médica a bordo de buques, el armador garantizará que toda persona que pueda mandar un buque reciba una formación especializada sobre las siguientes materias:

1. Prevención de enfermedades profesionales y accidentes de trabajo a bordo y medidas que deban adoptarse en caso de accidente.
2. Lucha contra incendios y utilización de medios de salvamento y supervivencia.
3. Estabilidad del buque y mantenimiento de dicha estabilidad en cualesquiera condiciones previsibles de carga y durante las operaciones de pesca.
4. Procedimientos de navegación y comunicación por radio.

Artículo 8. *Consulta y participación de los trabajadores.*

La consulta y participación de los trabajadores o sus representantes sobre las cuestiones a las que se refiere este Real Decreto se realizarán de acuerdo con lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 18 de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales.

Disposición adicional única. *Remisión de documentos.*

Las autoridades laborales remitirán a las sanitarias copia de cuanta información reciban de conformidad con lo previsto en el apartado 1.b) del artículo 3 de este Real Decreto.

Disposición transitoria única. *Aplicación del anexo II.*

Los buques de pesca existentes deberán cumplir las disposiciones mínimas de seguridad y salud en el trabajo que figuran en el anexo II a más tardar el 23 de noviembre del 2002.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

Quedan derogadas cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo dispuesto en el presente Real Decreto.

Disposición final primera. *Guía técnica.*

El Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo, de acuerdo con lo dispuesto en el apartado 3 del artículo 5 del Real Decreto 39/1997, de 17 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de los Servicios de Prevención, elaborará y mantendrá actualizada una Guía Técnica, de carácter no vinculante, para la evaluación y prevención de los riesgos relativos a la utilización de los buques de pesca.

Disposición final segunda. *Facultades de desarrollo.*

Se autoriza al Ministro de Trabajo y Asuntos Sociales y al Ministro de Fomento, previo informe favorable de los otros Ministros coproponentes de este Real Decreto, y previo informe de la Comisión Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo, a dictar, en el ámbito de sus respectivas competencias, cuantas disposiciones sean necesarias para la aplicación y desarrollo de este Real Decreto, así como para las adaptaciones de carácter estrictamente técnico de sus anexos en función del progreso técnico y de la evolución de normativas o especificaciones internacionales o de los conocimientos en materia de buques de pesca.

Disposición final tercera. *Entrada en vigor.*

El presente Real Decreto entrará en vigor a los dos meses de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

ANEXO I

Disposiciones mínimas de seguridad y de salud aplicables a los buques de pesca nuevos

OBSERVACIÓN PRELIMINAR

Las obligaciones previstas en el presente anexo se aplicarán siempre que lo exijan las características del lugar de trabajo o de la actividad, las circunstancias o cualquier riesgo a bordo de un buque de pesca nuevo.

1. Navegabilidad y estabilidad

1. El buque deberá mantenerse en buenas condiciones de navegabilidad y dotado de un equipo apropiado correspondiente a su destino y a su utilización.

2. La información sobre las características de estabilidad del buque deberá estar disponible a bordo y ser accesible para el personal de guardia.

3. Todo buque deberá tener y conservar una estabilidad suficiente en estado intacto en las condiciones de servicio previstas.

El capitán deberá adoptar las medidas de precaución necesarias para el mantenimiento de la estabilidad del buque.

Las instrucciones relativas a la estabilidad del buque deberán observarse estrictamente.

2. Instalación mecánica y eléctrica

1. La instalación eléctrica deberá proyectarse y realizarse de modo que no presente ningún peligro y que garantice:

a) La protección de la tripulación y del buque contra los peligros eléctricos.

b) El funcionamiento correcto de todos los equipos necesarios para el mantenimiento del buque en condiciones normales de operación y habitabilidad, sin recurrir a una fuente de energía eléctrica de emergencia.

c) El funcionamiento de los aparatos eléctricos esenciales para la seguridad en cualquier situación de emergencia.

2. Deberá instalarse una fuente de energía eléctrica de emergencia.

Salvo en los buques abiertos, la fuente de energía eléctrica de emergencia deberá estar situada fuera de la sala de máquinas y estar diseñada, en todos los casos, de forma que garantice, en caso de incendio o de avería de la instalación eléctrica principal, el funcionamiento simultáneo, durante un mínimo de tres horas:

a) Del sistema de comunicación interna, de los detectores de incendios y de las señales necesarias en caso de emergencia.

b) De las luces de navegación y de la iluminación de emergencia.

c) Del sistema de radiocomunicación.

d) De la bomba eléctrica de emergencia contra incendios, si forma parte del equipo del buque.

Cuando la fuente de energía eléctrica de emergencia sea una batería de acumuladores y falle la fuente de energía eléctrica principal, esta batería de acumuladores deberá quedar conectada automáticamente al cuadro de distribución de energía eléctrica de emergencia y deberá garantizar la alimentación ininterrumpida durante tres horas de los sistemas a los que se hace referencia en el primer, segundo y tercer apartados del párrafo segundo.

Siempre que sea posible, el cuadro principal de distribución de electricidad y el cuadro de emergencia deberán estar instalados de tal forma que no puedan estar expuestos simultáneamente al agua o al fuego.

3. Los cuadros de distribución deberán disponer de indicaciones claras; deberán revisarse periódicamente las cajas y los soportes de los fusibles para asegurarse de que se están utilizando fusibles de intensidad de fusión correcta.

4. Los compartimientos donde se almacenen los acumuladores eléctricos deberán estar adecuadamente ventilados.

5. Deberán probarse frecuentemente y mantenerse en correcto estado de funcionamiento todos los dispositivos electrónicos de navegación.

6. Deberá probarse y examinarse periódicamente todo el equipo utilizado para la carga y descarga.

7. Todos los componentes del mecanismo de tracción, del mecanismo de carga y descarga y de los demás equipos afines se deberán mantener en buenas condiciones de funcionamiento.

8. Cuando haya a bordo instalaciones de refrigeración y sistemas de aire comprimido, deberán mantenerse correctamente y revisarse periódicamente.

9. Los aparatos de cocina y electrodomésticos que utilicen gases pesados deberán utilizarse sólo en espacios bien ventilados y velando porque no se produzca una acumulación peligrosa de gas.

Los cilindros que contengan gases inflamables y otros gases peligrosos deberán llevar claramente indicados sus contenidos y se almacenarán en cubiertas abiertas.

Todas las válvulas, reguladores de presión y tuberías conectados con dichos cilindros deberán estar protegidos contra todo daño.

3. Instalación de radiocomunicación

La instalación de radiocomunicación deberá estar preparada para establecer contacto en todo momento con una estación costera o terrena como mínimo, habida cuenta de las condiciones normales de propagación de las ondas radioeléctricas.

4. Vías y salidas de emergencia

1. Las vías y salidas que puedan utilizarse como vías y salidas de emergencia deberán permanecer siempre expeditas, ser de fácil acceso y conducir lo más directamente posible a la cubierta superior o a una zona de seguridad, y de allí a las embarcaciones de salvamento, de manera que los trabajadores puedan evacuar los lugares de trabajo y de alojamiento rápidamente y en condiciones de máxima seguridad.

2. El número, la distribución y las dimensiones de las vías y salidas que puedan utilizarse como vías y salidas de emergencia deberán adaptarse a la utilización, al equipo y a las dimensiones de los lugares de trabajo y de alojamiento, así como al número máximo de personas que puedan estar presentes en ellos.

Las salidas que puedan utilizarse como salidas de emergencia y permanezcan cerradas deberán poder ser abiertas con facilidad e inmediatamente en caso de emergencia por cualquier trabajador o por los equipos de salvamento.

3. La estanquidad a la intemperie o al agua de las puertas de emergencia y de otras salidas de emergencia se deberá adaptar a su emplazamiento y a sus funciones específicas.

Las puertas de emergencia y otras salidas de emergencia deberán ofrecer una resistencia al fuego igual a la de los mamparos.

4. Las vías y salidas de emergencia deberán señalizarse conforme al Real Decreto 485/1997, de 14 de abril, sobre disposiciones mínimas en materia de señalización de seguridad y salud en el trabajo.

Esta señalización deberá fijarse en los lugares adecuados y ser duradera.

5. Las vías, medios de evacuación y salidas de emergencia que requieran iluminación deberán estar equipados con un sistema de iluminación de emergencia de suficiente intensidad para los casos de avería de la iluminación.

5. Detección de incendios y lucha contra éstos

1. Según las dimensiones y la utilización del buque, los equipos que contenga, las características físicas y químicas de las sustancias que se encuentren en el buque y el número máximo de personas que puedan estar presentes en él, los alojamientos y los lugares de trabajo cerrados, incluida la sala de máquinas, así como las bodegas de pesca si

fuere necesario, deberán estar equipados con dispositivos adecuados de lucha contra incendios y, si fuere necesario, con detectores de incendios y sistemas de alarma.

2. Los dispositivos de lucha contra incendios deberán encontrarse siempre en su lugar, mantenerse en perfecto estado de funcionamiento y estar preparados para su uso inmediato.

Los trabajadores deberán conocer el emplazamiento de los dispositivos de lucha contra incendios, saber cómo funcionan y cómo deben utilizarse.

Antes de cualquier salida del buque del puerto deberá comprobarse que los extintores y demás equipos portátiles de lucha contra incendios se encuentran a bordo.

3. Los dispositivos manuales de lucha contra incendios deberán ser de fácil acceso y manipulación y deberán señalizarse conforme al Real Decreto sobre disposiciones mínimas en materia de señalización de seguridad y salud en el trabajo.

Dicha señalización deberá fijarse en los lugares adecuados y ser duradera.

4. Los sistemas de detección de incendios y de alarma contra incendios deberán probarse regularmente y mantenerse en buen estado.

5. Los ejercicios de lucha contra incendios deberán efectuarse periódicamente.

6. Ventilación de los lugares de trabajo cerrados

Habida cuenta de los métodos de trabajo y de las exigencias físicas impuestas a los trabajadores, se deberá velar porque los lugares de trabajo cerrados dispongan de aire fresco en cantidad suficiente.

Si se utiliza una instalación de ventilación mecánica, deberá mantenerse en buen estado de funcionamiento.

7. Temperatura de los locales

1. La temperatura en los locales de trabajo deberá ser adecuada al organismo humano durante el tiempo de trabajo, teniendo en cuenta los métodos de trabajo aplicados, las exigencias físicas impuestas a los trabajadores y las condiciones meteorológicas reinantes o que puedan reinar en la región en la que faene el buque.

2. La temperatura de los alojamientos, de los servicios, de los comedores y de los locales de primeros auxilios deberá, si tales locales existen, responder al uso específico de estos locales.

8. Iluminación natural y artificial de los lugares de trabajo

1. Los lugares de trabajo deberán, en la medida de lo posible, recibir luz natural suficiente y estar equipados con una iluminación artificial adecuada a las circunstancias de la pesca y que no ponga en peligro la seguridad y la salud de los trabajadores ni la navegación de los demás buques.

2. Las instalaciones de iluminación de los lugares de trabajo, escaleras, escalas y pasillos deberán colocarse de manera que el tipo de iluminación previsto no presente riesgos de accidente para los trabajadores ni obstaculice la navegación del buque.

3. Los lugares de trabajo en los que los trabajadores estén particularmente expuestos a correr riesgos en caso de avería de la iluminación artificial deberán poseer una iluminación de emergencia de intensidad suficiente.

4. La iluminación de emergencia deberá mantenerse en condiciones de funcionamiento eficaz y se probará periódicamente.

9. Suelos, mamparos y techos

1. Los lugares a los que los trabajadores tengan acceso deberán ser antideslizantes o estar provistos de dispositivos contra caídas y estar libres de obstáculos, en la medida de lo posible.

2. Los lugares de trabajo en los que estén instalados los puestos de trabajo deberán estar provistos de aislamiento acústico y térmico suficiente, habida cuenta del tipo de tareas y la actividad física de los trabajadores.

3. La superficie de los suelos, los mamparos y los techos de los locales deberán ser tales que puedan limpiarse y revocarse para lograr condiciones de higiene adecuadas.

10. Puertas

1. Las puertas deberán poder abrirse siempre desde el interior sin necesidad de equipos específicos.

Cuando se utilicen los lugares de trabajo, las puertas deberán poder abrirse desde ambos lados.

2. Las puertas, en particular las puertas correderas cuando no se pueda evitar su existencia, deberán funcionar con la mayor seguridad posible para los trabajadores, especialmente en condiciones marítimas y meteorológicas adversas.

11. Vías de circulación y zonas peligrosas

1. Los pasillos, troncos, partes exteriores de las casetas y, en general, todas las vías de circulación, deberán estar equipados con barandas, barandillas, andariveles o cualquier otro medio de garantizar la seguridad de la tripulación durante sus actividades a bordo.

2. Si hay riesgo de que los trabajadores caigan por la escotilla de la cubierta, o de una cubierta a otra, deberá instalarse la protección adecuada en todos los lugares en los que sea posible hacerlo.

Cuando dicha protección se realice mediante una baranda, ésta tendrá una altura mínima de un metro.

3. Los accesos que deban abrirse por encima de la cubierta para permitir la utilización o el mantenimiento de las instalaciones deberán garantizar la seguridad de los trabajadores.

Deberán instalarse barandas o dispositivos similares de protección de altura adecuada para evitar las caídas.

4. Las amuradas u otros medios instalados para evitar las caídas por la borda deberán mantenerse en buen estado.

En dichas amuradas deberán instalarse portas de desagüe u otros dispositivos similares, para una evacuación rápida del agua.

5. En los arrastreros por popa con rampas, la parte superior irá equipada con un portón u otro dispositivo de seguridad de la misma altura que las amuradas u otros medios adyacentes, con el fin de proteger a los trabajadores del riesgo de caídas a la rampa.

Este portón o dispositivo similar deberá abrirse y cerrarse fácilmente, preferentemente mediante control remoto; deberá abrirse únicamente para largar e izar la red.

12. Disposición de los lugares de trabajo

1. Las zonas de trabajo deberán mantenerse expeditas y, en la medida en que sea posible, estar protegidas contra el mar y ofrecer protección adecuada a los trabajadores contra las caídas a bordo o al mar.

Las zonas de manipulación del pescado deberán ser lo suficientemente espaciosas por lo que a la altura y a la superficie se refiere.

2. Cuando el control de los motores se efectúe en la sala de máquinas, deberá hacerse desde un local separado, aislado acústica y térmicamente de ésta y accesible sin atravesarla.

Se considera que el puente de gobierno es un local que cumple con los requisitos mencionados en el párrafo primero.

3. Los mandos del equipo de tracción deberán estar instalados en una zona lo suficientemente amplia para permitir a los operadores trabajar sin estorbos.

Además, los equipos de tracción deberán estar provistos de dispositivos de seguridad adecuados para emergencias, incluidos los dispositivos de parada de emergencia.

4. El operador de los mandos del equipo de tracción deberá tener una visión adecuada del mismo y de los trabajadores que estén faenando.

Cuando los equipos de tracción se accionen desde el puente, el operador deberá tener también una visión clara de los trabajadores que estén faenando, ya directamente ya por cualquier medio adecuado.

5. Deberá utilizarse un sistema de comunicación fiable entre el puente y la cubierta de trabajo.

6. Deberá mantenerse constantemente una estrecha vigilancia y avisar a la tripulación del peligro inminente de marejada durante las operaciones de pesca o cuando se realice otro trabajo sobre cubierta.

7. El recorrido al descubierto de los viradores, de los cables de arrastre y de las piezas móviles del equipo se deberá reducir al mínimo mediante la instalación de mecanismos de protección.

8. Deberán instalarse sistemas de control para el traslado de cargas y, especialmente en los arrastreros:

a) Mecanismos de bloqueo de la puerta de la red de arrastre.

b) Mecanismos para controlar el balanceo del copo de la red de arrastre.

13. Alojamientos

1. El emplazamiento, la estructura, el aislamiento acústico y térmico y la disposición de los alojamientos de los trabajadores y de los locales de servicio cuando éstos existan, así como los medios de acceso a los mismos, deberán ofrecer protección adecuada contra las inclemencias meteorológicas y el mar, las vibraciones, el ruido y las emanaciones procedentes de otras zonas que pudieran perturbar a los trabajadores durante sus períodos de descanso.

Cuando el diseño, las dimensiones o la finalidad del buque lo permitan, los alojamientos de los trabajadores deberán estar situados de modo que se minimicen los efectos de los movimientos y las aceleraciones.

En la medida de lo posible, deberán adoptarse medidas adecuadas para la protección de los no fumadores contras las molestias causadas por el humo del tabaco.

2. Los alojamientos de los trabajadores deberán estar debidamente ventilados para que exista de manera constante aire fresco y se impida la condensación.

Los alojamientos deberán contar con iluminación apropiada:

a) Iluminación general normal adecuada.

b) Iluminación general reducida que no moleste a los trabajadores durante su descanso.

c) Iluminación individual en cada litera.

3. La cocina y el comedor, cuando existan, deberán tener las dimensiones adecuadas, estar suficientemente iluminados y ventilados y ser fáciles de limpiar.

Se dispondrá de refrigeradores u otros medios de almacenamiento de alimentos a baja temperatura.

14. Instalaciones sanitarias

1. Los buques que dispongan de alojamientos deberán estar dotados de duchas con suministro de agua corriente, caliente y fría, lavabos y retretes debidamente instalados, equipados y protegidos contra la oxidación y el deslizamiento, y los locales respectivos deberán estar adecuadamente ventilados.

2. Cada trabajador deberá disponer de un espacio para guardar su ropa.

15. Primeros auxilios

Todos los buques deberán disponer de un material de primeros auxilios conforme con la normativa sobre seguridad, salud y asistencia médica a bordo de buques.

16. Escalas y pasarelas de embarque

Deberá disponerse de una escala de embarque, de una pasarela de embarque o de cualquier otro dispositivo similar que ofrezca un acceso apropiado y seguro al buque.

17. Ruido

Se deberán adoptar todas las medidas técnicas necesarias para que el nivel sonoro de los lugares de trabajo y alojamientos se reduzca en lo posible en función del tamaño del buque.

ANEXO II

Disposiciones mínimas de seguridad y de salud aplicables a los buques de pesca existentes

OBSERVACIÓN PRELIMINAR

Las obligaciones previstas en el presente anexo se aplicarán, en la medida en que lo permitan las características estructurales del buque de pesca existente, siempre que lo exijan las características del lugar de trabajo o de la actividad, las circunstancias o cualquier riesgo a bordo de un buque de pesca existente.

1. Navegabilidad y estabilidad

1. El buque deberá mantenerse en buenas condiciones de navegabilidad y dotado de un equipo apropiado correspondiente a su destino y a su utilización.

2. La información sobre las características de estabilidad del buque, cuando exista, deberá estar disponible a bordo y ser accesible para el personal de guardia.

3. Todo buque deberá tener y conservar una estabilidad suficiente en estado intacto en las condiciones de servicio prescritas.

El capitán deberá adoptar las medidas de precaución necesarias para el mantenimiento de la estabilidad del buque.

Las instrucciones relativas a la estabilidad del buque deberán observarse estrictamente.

2. Instalación mecánica y eléctrica

1. La instalación eléctrica deberá proyectarse y realizarse de modo que no presente ningún peligro y que garantice:

a) La protección de la tripulación y del buque contra los peligros eléctricos.

b) El funcionamiento correcto de todos los equipos necesarios para el mantenimiento del buque en condiciones normales de operación y habitabilidad, sin recurrir a una fuente de energía eléctrica de emergencia.

c) El funcionamiento de los aparatos eléctricos esenciales para la seguridad en cualquier situación de emergencia.

2. Deberá instalarse una fuente de energía eléctrica de emergencia.

Cuando las características estructurales del buque lo permitan, la fuente de energía eléctrica de emergencia deberá, salvo en los buques abiertos, estar situada fuera de la sala de máquinas y estar diseñada, en todos los casos, de manera que garantice, en caso de incendio o de avería de la instalación eléctrica principal, el funcionamiento simultáneo, durante un mínimo de tres horas:

a) Del sistema de comunicación interna, de los detectores de incendios y de las señales necesarias en caso de emergencia.

b) De las luces de navegación y de la iluminación de emergencia.

c) Del sistema de radiocomunicación.

d) De la bomba eléctrica de emergencia contra incendios, si forma parte del equipo del buque.

Cuando la fuente de energía eléctrica de emergencia sea una batería de acumuladores y falle la fuente de energía eléctrica principal, esta batería de acumuladores deberá quedar conectada automáticamente al cuadro de distribución de energía eléctrica de emergencia y deberá garantizar la alimentación ininterrumpida durante tres horas de los sistemas a los que se hace referencia en los apartados primero, segundo y tercero del segundo párrafo del presente punto.

Siempre que sea posible, el cuadro principal de distribución de electricidad y el cuadro de emergencia deberán estar instalados de tal forma que no puedan estar expuestos simultáneamente al agua o al fuego.

3. Los cuadros de distribución deberán disponer de indicaciones claras; deberán revisarse periódicamente las cajas y los soportes de los fusibles para asegurarse de que se están utilizando fusibles de intensidad de fusión correcta.

4. Los compartimientos donde se almacenen los acumuladores eléctricos deberán estar adecuadamente ventilados.

5. Deberán probarse frecuentemente y mantenerse en correcto estado de funcionamiento todos los dispositivos electrónicos de navegación.

6. Deberá probarse y examinarse periódicamente todo el equipo utilizado para la carga y descarga.

7. Todos los componentes del mecanismo de tracción, del mecanismo de carga y descarga y de los demás equipos afines se deberán mantener en buenas condiciones de funcionamiento.

8. Cuando haya a bordo instalaciones de refrigeración y sistemas de aire comprimido, deberán mantenerse correctamente y revisarse periódicamente.

9. Los aparatos de cocina y electrodomésticos que utilicen gases pesados deberán utilizarse sólo en espacios bien ventilados y velando porque no se produzca una acumulación peligrosa de gas.

Los cilindros que contengan gases inflamables y otros gases peligrosos deberán llevar claramente indicados sus contenidos y se almacenarán en cubiertas abiertas.

Todas las válvulas, reguladores de presión y tuberías conectados con dichos cilindros deberán estar protegidos contra todo daño.

3. Instalación de radiocomunicación

La instalación de radiocomunicación deberá estar preparada para establecer contacto en todo momento con una estación costera o terrena como mínimo, habida cuenta de las condiciones normales de propagación de las ondas radioeléctricas.

4. Vías y salidas de emergencia

1. Las vías y salidas que puedan utilizarse como vías y salidas de emergencia deberán permanecer expeditas, ser de fácil acceso y conducir lo más directamente posible a la cubierta superior o a una zona de seguridad, y de allí a las embarcaciones de salvamento, de manera que los trabajadores puedan evacuar los lugares de trabajo y de alojamiento rápidamente y en condiciones de máxima seguridad.

2. El número, la distribución y las dimensiones de las vías y salidas que puedan utilizarse como vías y salidas de emergencia deberán adaptarse a la utilización, al equipo y a las dimensiones de los lugares de trabajo y de alojamiento, así como al número máximo de personas que puedan estar presentes en ellos.

Las salidas que puedan utilizarse como salidas de emergencia y permanezcan cerradas deberán poder ser abiertas con facilidad e inmediatamente en caso de emergencia por cualquier trabajador o por los equipos de salvamento.

3. Las vías y salidas de emergencia deberán señalizarse conforme al Real Decreto sobre disposiciones mínimas en materia de señalización de seguridad y salud en el trabajo.

Esta señalización deberá fijarse en los lugares adecuados y ser duradera.

4. Las vías, medios de evacuación y salidas de emergencia que requieran iluminación deberán estar equipados con un sistema de iluminación de emergencia de suficiente intensidad para los casos de avería de la iluminación.

5. Detección y lucha contra incendios

1. Según las dimensiones y la utilización del buque, los equipos que contenga, las características físicas y químicas de las sustancias que se encuentren en el buque y el número máximo de personas que puedan estar presentes en él, los alojamientos y los lugares de trabajo cerrados, incluida la sala de máquinas, así como las bodegas de pesca si fuere necesario, deberán estar equipados con dispositivos adecuados de lucha contra incendios y, si fuere necesario, con detectores de incendios y sistemas de alarma.

2. Los dispositivos de lucha contra incendios deberán encontrarse siempre en su lugar, mantenerse en buen estado de funcionamiento y ser accesibles para su uso inmediato.

Los trabajadores deberán conocer el emplazamiento de los dispositivos de lucha contra incendios, saber cómo funcionan y cómo deben utilizarse.

Antes de cualquier salida del buque del puerto deberá comprobarse que los extintores y demás equipos portátiles de lucha contra incendios se encuentran a bordo.

3. Los dispositivos manuales de lucha contra incendios deberán ser de fácil acceso y manipulación y deberán señalizarse conforme al Real Decreto sobre disposiciones mínimas en materia de señalización de seguridad y salud en el trabajo.

Dicha señalización deberá fijarse en los lugares adecuados y ser duradera.

4. Los sistemas de detección de incendios y de alarma contra incendios deberán probarse regularmente y mantenerse en buen estado.

5. Los ejercicios de lucha contra incendios deberán efectuarse periódicamente.

6. Ventilación de los lugares de trabajo cerrados

Habida cuenta de los métodos de trabajo y de las exigencias físicas impuestas a los trabajadores, se deberá velar porque los lugares de trabajo cerrados dispongan de aire fresco en cantidad suficiente.

Si se utiliza una instalación de ventilación mecánica, deberá mantenerse en buen estado de funcionamiento.

7. Temperatura de los locales

1. La temperatura en los locales de trabajo deberá ser adecuada al organismo humano durante el tiempo de trabajo, teniendo en cuenta los métodos de trabajo aplicados, las exigencias físicas impuestas a los trabajadores y las condiciones meteorológicas reinantes o que puedan reinar en la región en la que faene el buque.

2. La temperatura de los alojamientos, de los servicios, de los comedores y de los locales de primeros auxilios deberá, si tales locales existen, responder al uso específico de estos locales.

8. Iluminación natural y artificial de los lugares de trabajo

1. Los lugares de trabajo deberán, en la medida de lo posible recibir luz natural suficiente y estar equipados con una iluminación artificial adecuada a las circunstancias de la pesca y que no ponga en peligro la seguridad y la salud de los trabajadores ni la navegación de los demás buques.

2. Las instalaciones de iluminación de los lugares de trabajo, escaleras, escalas y pasillos deberán colocarse de manera que el tipo de iluminación previsto no presente riesgos de accidentes para los trabajadores ni obstaculice la navegación del buque.

3. Los lugares de trabajo en los que los trabajadores estén particularmente expuestos a correr riesgos en caso de avería de la iluminación artificial deberán poseer una iluminación de emergencia de intensidad suficiente.

4. La iluminación de emergencia deberá mantenerse en condiciones de funcionamiento eficaz y se probará periódicamente.

9. Suelos, mamparos y techos

1. Los lugares a los que los trabajadores tengan acceso deberán ser antideslizantes o estar provistos de dispositivos contra caídas y estar libres de obstáculos, en la medida de lo posible.

2. Los lugares de trabajo en los que estén instalados los puestos de trabajo deberán estar provistos de aislamiento acústico y térmico suficiente, habida cuenta del tipo de tareas y la actividad física de los trabajadores.

3. La superficie de los suelos, los mamparos y los techos de los locales deberán ser tales que puedan limpiarse y revocarse para lograr condiciones de higiene adecuadas.

10. Puertas

1. Las puertas deberán poder abrirse siempre desde el interior sin necesidad de equipos específicos.

Cuando se utilicen los lugares de trabajo, las puertas deberán poder abrirse desde ambos lados.

2. Las puertas, en particular las puertas correderas cuando no se pueda evitar su existencia, deberán funcionar con la mayor seguridad posible para los trabajadores, especialmente en condiciones marítimas y meteorológicas adversas.

11. Vías de circulación y zonas peligrosas

1. Los pasillos, troncos, partes exteriores de las casetas y, en general, todas las vías de circulación, deberán estar equipados con barandas, barandillas, andariveles o cualquier otro medio de garantizar la seguridad de la tripulación durante sus actividades a bordo.

2. Si hay riesgo de que los trabajadores caigan por la escotilla de la cubierta, o de una cubierta a otra, deberá instalarse la protección adecuada en todos los lugares en los que sea posible hacerlo.

3. Los accesos que deban abrirse por encima de la cubierta para permitir la utilización o el mantenimiento de las instalaciones deberán garantizar la seguridad de los trabajadores.

Deberán instalarse barandas o dispositivos similares de protección de altura adecuada para evitar las caídas.

4. Las amuradas u otros medios instalados para evitar las caídas por la borda deberán mantenerse en buen estado.

En dichas amuradas deberán instalarse portas de desagüe u otros dispositivos similares, para una evacuación rápida del agua.

5. En los arrastreros por popa con rampas, la parte superior irá equipada con un portón u otro dispositivo de seguridad de la misma altura que las amuradas u otros medios adyacentes, con el fin de proteger a los trabajadores del riesgo de caídas a la rampa.

Este portón o dispositivo similar deberá abrirse y cerrarse fácilmente; deberá abrirse únicamente para largar e izar la red.

12. Disposición de los lugares de trabajo

1. Las zonas de trabajo deberán mantenerse expeditas y, en la medida en que sea posible, estar protegidas contra el mar y ofrecer protección adecuada a los trabajadores contra las caídas a bordo o al mar.

Las zonas de manipulación del pescado deberán ser lo suficientemente espaciosas por lo que a la altura y a la superficie se refiere.

2. Cuando las características estructurales del buque lo permitan y el control de los motores se efectúe en la sala de máquinas, deberá hacerse desde un local separado, aislado acústica y térmicamente de ésta y accesible sin atravesarla.

Se considera que el puente de gobierno es un local que cumple con los requisitos mencionados en el párrafo primero.

3. Cuando las características estructurales del buque lo permitan, los mandos del equipo de tracción deberán estar instalados en una zona lo suficientemente amplia para permitir a los operadores trabajar sin estorbos.

Además, los equipos de tracción deberán estar provistos de dispositivos de seguridad adecuados para emergencias, incluidos los dispositivos de parada de emergencia.

4. El operador de los mandos del equipo de tracción deberá tener una visión adecuada del mismo y de los trabajadores que estén faenando.

Cuando los equipos de tracción se accionen desde el puente, el operador deberá tener también una visión clara de los trabajadores que estén faenando, ya directamente ya por cualquier medio adecuado.

5. Deberá utilizarse un sistema de comunicación fiable entre el puente y la cubierta de trabajo.

6. Deberá mantenerse constantemente una estrecha vigilancia y avisar a la tripulación del peligro inminente de marejada durante las operaciones de pesca o cuando se realice otro trabajo sobre cubierta.

7. El recorrido al descubierto de los viradores, de los cables de arrastre y de las piezas móviles del equipo se deberá reducir al mínimo mediante la instalación de mecanismos de protección.

8. Deberán instalarse sistemas de control para el traslado de cargas y, especialmente en los arrastreros:

a) Mecanismos de bloqueo de la puerta de la red de arrastre.

b) Mecanismos para controlar el balanceo del copo de la red de arrastre.

13. Alojamientos

1. Los alojamientos de los trabajadores, cuando existan, deberán ser tales que se minimice el ruido, las vibraciones, los efectos de los movimientos y las aceleraciones y la emanaciones procedentes de otros locales.

Deberá instalarse una iluminación adecuada en los alojamientos.

2. La cocina y el comedor, cuando existan, deberán tener las dimensiones adecuadas, estar suficientemente iluminados y ventilados y ser fáciles de limpiar.

Se dispondrá de refrigeradores u otros medios de almacenamiento de alimentos a baja temperatura.

14. Instalaciones sanitarias

En los buques que dispongan de alojamientos deberán instalarse lavabos, retretes y, si es posible, una ducha, protegidos contra la oxidación y el deslizamiento, y los locales respectivos deberán estar ventilados adecuadamente.

15. Primeros auxilios

Todos los buques deberán disponer de un material de primeros auxilios conforme con la normativa sobre seguridad, salud y asistencia médica a bordo de buques.

16. Escalas y pasarelas de embarque

Deberá disponerse de una escala de embarque, de una pasarela de embarque o de cualquier otro dispositivo similar que ofrezca un acceso apropiado y seguro al buque.

ANEXO III

Disposiciones mínimas de seguridad y de salud relativas a los medios de salvamento y supervivencia

OBSERVACIÓN PRELIMINAR

Las obligaciones previstas en el presente anexo se aplicarán siempre que lo exijan las características del lugar de trabajo o de la actividad, las circunstancias o cualquier riesgo a bordo de un buque.

1. Los buques deberán disponer de medios adecuados de salvamento y supervivencia incluidos medios adecuados que permitan sacar a los trabajadores del agua y medios de salvamento, por radio, en especial una radiobaliza de localización de siniestros equipada con un dispositivo de zafa hidrostática, habida cuenta del número de personas a bordo y la zona en que faene el buque.

2. Todos los medios de salvamento y supervivencia deberán conservarse en el lugar que corresponda y en buen estado de funcionamiento y deberán estar listos para su uso inmediato.

Los trabajadores deberán controlarlos antes de que los buques dejen el puerto y durante la navegación.

3. Se inspeccionarán los medios de salvamento y supervivencia con regularidad.

4. Todos los trabajadores deberán estar debidamente adiestrados e instruidos en previsión de cualquier emergencia.

5. Si la eslora del buque es superior a 45 metros o si la tripulación se compone de cinco trabajadores o más, deberá existir un cuadro orgánico con las instrucciones precisas que cada trabajador deba seguir en caso de emergencia.

6. Cada mes se deberá convocar a los trabajadores en el puerto o en el mar a fin de realizar un ejercicio de salvamento.

Dichos ejercicios deberán garantizar que los trabajadores conozcan perfectamente las operaciones que deben efectuar con respecto al manejo y funcionamiento de todos los medios de salvamento y de supervivencia y que se hayan ejercitado en los mismos.

Los trabajadores deberán estar adiestrados en la instalación y el manejo del equipo de radio portátil, cuando lo haya.

ANEXO IV

Disposiciones mínimas de seguridad y de salud relativas a los equipos de protección individual

OBSERVACIÓN PRELIMINAR

Las obligaciones previstas en el presente anexo se aplicarán siempre que lo exijan las características del lugar de trabajo o de la actividad, las circunstancias o cualquier riesgo a bordo de un buque.

1. Cuando no sea posible evitar o limitar suficientemente los riesgos para la seguridad y la salud de los trabajadores con medios colectivos o técnicos de protección se deberá proporcionar a dichos trabajadores equipos de protección individual.

2. Los equipos de protección individual utilizados como prendas de vestir o por encima de dichas prendas deberán ser de colores vivos, contrastar con el medio marino y ser bien visibles.

§ 29

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

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

La presente disposición tiene por objeto incorporar al ordenamiento jurídico español la Directiva 92/29/CEE del Consejo, de 31 de marzo, relativa a las disposiciones mínimas de seguridad y salud para promover una mejor asistencia médica a bordo de los buques. En la misma, se establecen diversas medidas sobre las materias mencionadas, al objeto de alcanzar la necesaria armonización entre los Estados miembros y cumplir las disposiciones del Tratado constitutivo de la Comunidad Económica Europea, especialmente su artículo 118 A, así como todo lo concerniente a su programa en el ámbito de la seguridad, la higiene y la salud en el lugar de trabajo para los trabajadores del mar.

El régimen jurídico español sobre las materias objeto de la Directiva figura regulado en el ámbito competencial del Ministerio de Fomento −regulación normativa de la Marina Mercante y abanderamiento de buques−, del Ministerio de Educación y Cultura −regulación del régimen de titulaciones académicas y profesionales−, del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales −legislación laboral de higiene y seguridad, asistencia sanitaria de trabajadores del mar a bordo o en el extranjero y promoción profesional de los trabajadores del mar−, del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación −bases de ordenación del sector pesquero y bases de las enseñanzas de formación profesional en el mismo− y del Ministerio de Sanidad y Consumo −regulación de la Sanidad Exterior y Productos Farmacéuticos−.

Asimismo, la Constitución Española en su artículo 149.1-7.ª, 16.ª, 19.ª, 20.ª y 30.ª, determina como títulos competenciales exclusivos del Estado todas la materias de regulación antes referidas y que tienen su reflejo en la Directiva a trasponer.

Centrando el tema de forma específica en la regulación de los aspectos de la seguridad, higiene y salud a bordo de los buques, conviene hacer referencia a determinadas disposiciones que regulan dichas materias.

La Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad, dispone en su artículo 38.1 que son competencia exclusiva del Estado la sanidad exterior y las relaciones y acuerdos sanitarios internacionales.

La Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos y de la Marina Mercante, considera en su artículo 6 como actividad de la marina mercante, la relativa a la seguridad marítima y de la vida en el mar. Asimismo, en su artículo 86.9, se establecen, entre otras competencias del Ministerio de Fomento, las relativas a la determinación de las condiciones generales de idoneidad, profesionalidad y titulación para formar parte de las dotaciones de todos los buques españoles sin perjuicio de las competencias del Ministerio de Agricultura, Pesca y

Alimentación en materia de capacitación y de enseñanzas de formación profesional náutico pesquera, respecto de las dotaciones de los buques pesqueros.

El Real Decreto 1414/1981, de 3 de julio, por el que se reestructura el Instituto Social de la Marina, atribuye a este Organismo, (dependiente del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales), entre otras competencias y funciones, la asistencia sanitaria de los trabajadores del mar a bordo y en el extranjero, utilizando los medios propios establecidos al efecto, la distribución de la guía sanitaria a bordo, la inspección y control de los medios sanitarios y las condiciones higiénicas de las embarcaciones, así como la formación y promoción profesional de los trabajadores del mar. En la misma línea normativa figura la Orden ministerial de 9 de octubre de 1978 sobre obligatoriedad de la guía sanitaria a bordo y la Orden ministerial de 4 de diciembre de 1980, sobre botiquines de que han de ir provistos los buques.

Asimismo, el convenio número 164 de la OIT «Convenio sobre la Protección de la Salud y la Asistencia Médica de la gente del Mar, 1987» ratificado por España, y en vigor desde el 3 de julio de 1991, establece diversas determinaciones sobre el personal médico y sanitario a bordo, locales médicos y enfermerías en los buques según su categoría, la documentación clínica a utilizar por los responsables y la formación sanitaria de la tripulación.

La Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales, tiene por objeto la promoción de la seguridad y salud de los trabajadores y su ámbito de aplicación es general, afectando al sector marítimo pesquero. En sus artículos 6 y 22 se regula el derecho de los trabajadores a la vigilancia de la salud en el que tiene especial incidencia la materia que es objeto de regulación en la presente disposición.

Con la transposición de la Directiva Comunitaria se pretende dar un tratamiento uniforme a la dispersión normativa existente, delimitando claramente las diversas competencias y funciones en aras de una aplicación homogénea de las disposiciones y programas vigentes en materia de seguridad, higiene y salud a bordo de los buques.

En definitiva, la regulación contenida en el presente Real Decreto se entiende sin perjuicio y en el marco de las disposiciones vigentes sobre prevención de riesgos laborales, sanidad y seguridad marítima.

En su virtud, a propuesta de los Ministros de Trabajo y Asuntos Sociales, de Fomento, de Educación y Cultura, de Agricultura, Pesca y Alimentación y de Sanidad y Consumo, con la aprobación previa del Ministro de Administraciones Públicas, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 12 de febrero de 1999,

DISPONGO:

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 IV

Formación sanitaria

Artículo 12. *Inclusión de la formación sanitaria en los planes de estudio.*

Las Administraciones públicas competentes establecerán las medidas adecuadas para que en los planes de estudio conducentes a la obtención de los títulos académicos universitarios y de formación profesional en el ámbito marítimo, se incluya la enseñanza de la formación sanitaria.

Artículo 13. *Actualización de la formación sanitaria en las titulaciones profesionales marítimas.*

El Ministerio de Fomento y el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, previo informe de los Ministerios de Trabajo y Asuntos Sociales, de Educación y Cultura y de Sanidad y Consumo, en el ámbito de sus competencias, establecerán las actualizaciones oportunas de los programas y las pruebas de aptitud tendentes a la expedición de los respectivos títulos profesionales marítimos que no requieran estar en posesión de una titulación académica previa en el ámbito marítimo, a fin de que los aspirantes a dichos títulos profesionales reciban la formación sanitaria básica relativa a las medidas de asistencia médica y de socorro que deban tomarse de inmediato en caso de accidente o de extrema urgencia médica.

Artículo 14. *Personas obligadas a recibir la formación sanitaria.*

Todas las personas destinadas a trabajos a bordo deberán recibir durante su formación profesional marítima, como mínimo, una formación sanitaria básica sobre las medidas de asistencia sanitaria y de socorro que deban tomarse de inmediato en caso de accidente o de extrema urgencia médica.

Los capitanes, patrones y el personal encargado de la utilización, control y mantenimiento del botiquín deberán recibir una formación sanitaria específica que se actualizará obligatoriamente con una periodicidad máxima de cinco años. Dicha formación sanitaria deberá incluir, como mínimo, los contenidos establecidos en el anexo IX, que serán desarrollados por las Administraciones públicas competentes.

La formación sanitaria básica y la formación sanitaria específica de los tripulantes, así como el reciclaje periódico, en el caso de esta última, deberán estar acreditadas mediante la posesión de los correspondientes Certificados de Formación Sanitaria que reglamentariamente se determinen, y que deberán adecuarse al cometido a bordo y al tipo de buque en el que el tripulante esté embarcado.

Artículo 15. *Expedición y homologación del Certificado de Formación Sanitaria.*

1. El Ministerio de Fomento, a través de la Dirección General de la Marina Mercante, y el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, a través del Instituto Social de la Marina, fijarán conjuntamente las condiciones para la expedición y homologación del Certificado de Formación Sanitaria. No obstante respecto a los títulos náutico-pesqueros las condiciones se fijarán conjuntamente entre los Ministerios antes citados y el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, a través de la Secretaría General de Pesca Marítima.

2. Asimismo, dichos Organismos de manera conjunta y en el ámbito de sus competencias, determinarán las condiciones que deben cumplir los centros públicos y privados que pretendan impartir enseñanzas para la obtención del mencionando certificado de formación sanitaria.

3. No obstante lo dispuesto en los apartados 1 y 2 anteriores, se expedirá el correspondiente Certificado de Formación Sanitaria a quienes hayan superado las materias o módulos profesionales de formación sanitaria que formen parte de los contenidos de los planes de estudio citados en el artículo 12 de este Real Decreto.

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.

Disposición adicional única. *Constitución y regulación de la Comisión Técnica de Actualización del Contenido de los Botiquines a Bordo.*

1. Con el fin de mantener continuamente actualizado el contenido de los botiquines, se constituye una comisión con la denominación de Comisión Técnica de Actualización del Contenido de los Botiquines a Bordo, que se regirá en su funcionamiento por lo dispuesto, para los órganos colegiados, en la sección 3.ª del capítulo II del título preliminar de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, del Régimen Jurídico del Sector Público.

Dicha comisión, que se integrará en el Instituto Social de la Marina, estará presidida por la persona titular de la Subdirección General de Acción Social Marítima de dicha entidad y contará con la siguiente composición:

a) Dos vocales médicos designados por la Dirección del Instituto Social de la Marina.

b) Dos vocales médicos o farmacéuticos designados por la Dirección General de Salud Pública.

c) Dos vocales médicos o farmacéuticos designados por la Dirección General de Cartera Común de Servicios del Sistema Nacional de Salud y Farmacia.

d) Un vocal designado por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

e) Un vocal designado por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.

Asimismo, formará parte de la comisión actuando como secretario, con voz y voto, la persona titular del Área de Programas Sanitarios de la Subdirección General de Acción Social Marítima del Instituto Social de la Marina.

Esta comisión se reunirá anualmente y cuando surja alguna novedad científica que aconseje la rápida modificación del contenido de los botiquines. Su presidente propondrá las modificaciones que estimen necesarias acordadas por la comisión.

2. Las propuestas que impliquen modificación serán elevadas a la persona titular de la Dirección del Instituto Social de la Marina para su aprobación, si procediese, y posterior trámite mediante la correspondiente orden ministerial de las personas titulares de los Ministerios de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones y de Sanidad.

3. La comisión que se crea por este real decreto no tiene incidencia económica ni presupuestaria, al constituir sus funciones una actividad habitual de los organismos en ella representados.

Disposición transitoria única. *Plazo de adaptación a la nueva normativa.*

Los empresarios adaptarán los botiquines de sus embarcaciones, botes salvavidas y balsas de salvamento a lo dispuesto en el presente Real Decreto en el plazo máximo de un año a partir de su entrada en vigor.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

Quedan derogadas cuantas normas de igual o inferior rango se opongan a lo establecido en el presente Real Decreto y, expresamente la Orden de 9 de octubre de 1978, sobre obligatoriedad de la guía sanitaria a bordo.

Disposición final única. *Facultades de aplicación y desarrollo.*

Se faculta a las personas titulares de los Ministerios de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones, de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, de Educación y Formación Profesional, de Trabajo y Economía Social, de Agricultura, Pesca y Alimentación y de Sanidad, cada una en el ámbito de sus respectivas competencias, para dictar las normas de aplicación y desarrollo de este real decreto, incluidas las relativas a las materias económica y de personal.

ANEXO I

Sección 1. Categoría de buques y tipos de botiquín

Estas categorías de botiquines se han determinado según la distancia de la costa a la que están autorizados los buques a realizar su actividad.

– Buques de categoría «A». Buques que realicen navegación o pesca marítima sin limitación de zona geográfica. Deberán llevar el tipo de Botiquín A.

– Buques de categoría «B». Buques que realicen navegación o pesca marítima en zonas situadas entre las 60 y 150 millas náuticas del puerto más próximo equipado de forma adecuada desde el punto de vista médico. Deberán llevar el tipo de Botiquín B.

– Buques de categoría «C». Buques que realicen navegación o pesca marítima en zonas situadas a menos de 60 millas náuticas del puerto más próximo equipado de forma adecuada desde el punto de vista médico. Deberán llevar el tipo de Botiquín C.

Sección 2. Tipo de botiquín que deben llevar los buques en función de su actividad

Esta clasificación se ha elaborado teniendo en cuenta las características de la travesía, tipo de actividad de los buques, escala, distancia habitual de la costa y duración de los embarques.

Actividad del buque	Tipo de botiquín		
	A	B	C
1. Buques de carga:			
1.1. Dedicados a viajes largos sin limitación de paraje	x		
1.2. Que naveguen a más de 150 millas náuticas de la costa y/o realicen travesías de más de 48 horas de navegación	x		
1.3. Que naveguen entre las 60 y 150 millas náuticas de la costa y/o realicen travesías entre 24 y 48 horas de navegación		x	
1.4. Que naveguen hasta las 60 millas náuticas del puerto más próximo equipado de forma adecuada desde el punto de vista médico y/o realicen travesías de menos de 24 horas de navegación			x
2. Buques de pesca:			
2.1. De gran altura y altura sin limitación de paraje o faenen en caladeros de países extracomunitarios que no estén incluidos en el punto 2.3	x		
2.2. Que faenen a más de 150 millas náuticas de la costa y/o se encuentren a más de 48 horas de navegación del puerto más cercano	x		
2.3. Que faenen entre 60 y 150 millas náuticas del puerto más próximo equipado de forma adecuada desde el punto de vista médico y/o permanezcan entre 24 y 48 horas fuera de dicho puerto o faenen en caladeros extracomunitarios a menos de 150 millas del puerto comunitario más próximo equipado de forma adecuada desde el punto de vista médico y no permanezcan fuera de dicho puerto más de 48 horas		x	
2.4. Que faenen a una distancia inferior a las 60 millas náuticas desde el puerto más próximo equipado de forma adecuada desde el punto de vista médico y/o permanezcan menos de 24 horas alejados de puerto			x
3. Buques de recreo y Servicios de Puerto:			
3.1. Con tripulación contratada que realicen viajes en los que permanezcan alejados de la costa más de 150 millas náuticas	x		
3.2. Con tripulación contratada que realicen viajes en los que permanezcan alejados de la costa entre 60 y 150 millas náuticas y/o se encuentren entre 24 y 48 horas de navegación del puerto más cercano equipado de forma adecuada, desde el punto de vista médico		x	
3.3. Con tripulación contratada que realicen viajes hasta las 60 millas náuticas de distancia a la costa y/o se encuentren a menos de 24 horas de navegación del puerto más cercano equipado de forma adecuada desde el punto de vista médico.			x
3.4. Remolcadores, lanchas, gabarras, etc., que salen a la mar en travesías de más de 48 horas y/o permanezcan alejados de la costa más de 150 millas	x		
3.5. Remolcadores, lanchas, gabarras, etc., que salen a la mar en travesías de menos de 48 horas y/o permanezcan alejados del puerto más próximo equipado de forma adecuada desde el punto de vista médico entre 60 y 150 millas		x	
3.6. Remolcadores, lanchas, gabarras, etc. que realicen travesías fuera del ámbito portuario hasta las 60 millas del mismo			x
4. Embarcaciones salvavidas:			
4.1. Botes salvavidas			x
4.2. Balsas salvavidas	Dotación especificada en el anexo II		

ANEXO II

Dotación de los botiquines a bordo según su categoría

Incluye la dotación de:

- Botiquines generales: botiquín tipo A, botiquín tipo B y botiquín tipo C
- Botiquines auxiliares: botiquín de botes salvavidas y balsas salvavidas
- Botiquín para los buques autorizados para el transporte de mercancías peligrosas

Sección I – Botiquines generales

1. Botiquín tipo A

CAJÓN 1: APARATO CARDIOVASCULAR Y ANTIHEMORRÁGICOS						
CÓDIGO ATC	**ACCIÓN-EFECTO**	**PRINCIPIO ACTIVO**	**PRESENTACIÓN**	**Cantidad**		
				< 15 Tripulantes	**15-20 Tripulantes**	**> 20 Tripulantes**
	ANALÉPTICO CARDIOCIRCULAT. SIMPATICOMIMÉTICO					
C01CA24		**ADRENALINA**	1 mg jeringa precargada 1 ml	2 unidades	3 unidades	4 unidades
	ANTIANGINOSOS					
C01DA		NITROGLICERINA	1mg 20 comp.	1 caja	1 caja	1 caja
	DIURÉTICOS					
C03CA01		FUROSEMIDA	20 mg 5 ampollas 2 ml	1 caja	1 caja	1 caja
			40 mg 30 comp.	1 caja	1caja	1caja
C03AA03		HIDROCLOROTIAZIDA	50 mg 20 comp.	1 caja	2 cajas	2 cajas
	ANTITROMBÓTICO					
B01AB05		ENOXAPARINA	80 mg 2, jeringas precargadas 0,8 ml	3 cajas	4 cajas	4 cajas
	ANTIAGREGANTE					
N02BA01		ACIDO ACETILSALICÍLICO	100 mg 30 comp.	1 caja	1 caja	1 caja
	ANTIHEMORRÁGICOS					
G02AB01		METILERGOMETRINA *(a)*	0,2 mg 3 ampollas 1 ml	1 caja	1 caja	1 caja
B05AA		GELATINA HEMOSTÁTICA	10 esponjas 200 x 70 x 0,5 mm.	1 caja	2 cajas	2 cajas
	ANTIHIPERTENSIVO					
C07AB03		ATENOLOL	50 mg 30 comp.	1 caja	1 caja	1 caja
C09AA01		CAPTOPRIL	25 mg 60 comp.	1 caja	2 cajas	2 cajas

(a) Solo obligatorio si van mujeres a bordo.

CAJÓN 2: APARATO DIGESTIVO						
CÓDIGO ATC	ACCIÓN-EFECTO	PRINCIPIO ACTIVO	PRESENTACIÓN	Cantidad		
				< 15 Tripulantes	15-20 Tripulantes	> 20 Tripulantes
	ANTIULCEROSOS Y ANTIÁCIDOS					
A02AD03		ALMAGATO	500 mg 48 comp.	1 caja	2 cajas	2 cajas
A02BC01		OMEPRAZOL	20 mg 28 cápsulas	2 cajas	3 cajas	3 cajas
A02BA02		RANITIDINA	10 mg 5 ampollas de 5 ml	3 cajas	3 cajas	3 cajas
	ANTIEMÉTICO					
A03FA01 A03FA03		METOCLOPRAMIDA O DOMPERIDONA	10 mg 30 comp. o cápsulas	1 caja	1 caja	2 cajas
		METOCLOPRAMIDA	10 mg 12 ampollas 2 ml	1 caja	1 caja	1 caja
	LAXANTE					
A06AD11		LACTULOSA	3,33 gr. /5ml soluc. 200 ml	1 envase	1 envase	2 envases
A06AG		LAURILSULFATO SÓDICO, ACETATO + SODIO, CITRATO, DIHIDRATO	4 canuletas rectales 5 ml	1 caja	1 caja	2 cajas
	ANTIDIARRÉICO					
A07DA03		LOPERAMIDA	2 mg 20 cápsulas	1 caja	1 caja	2 cajas
A03AX13		SIMETICONA	120 mg 40 comp. o cápsulas	1 caja	1 caja	2 cajas
	ANTIHEMORROIDAL					
C05AX		RUSCOGENINA + TRIMEBUTINA	Pomada rectal 30 g	2 tubos	2 tubos	2 tubos
	OTROS					
A07BA01		CARBON ACTIVADO	Granulado 25 gr.	3 envases	4 envases	5 envases

CAJÓN 3: ANALGÉSICOS, ANTIPIRÉTICOS, ANTIINFLAMATORIOS Y ESPASMOLÍTICOS						
CÓDIGO ATC	ACCIÓN-EFECTO	PRINCIPIO ACTIVO	PRESENTACIÓN	Cantidad		
				< 15 Tripulantes	15-20 Tripulantes	> 20 Tripulantes
	ANALGÉSICOS, ANTIPIRÉTICOS, ANTIINFLAMATORIOS					
N02BE01		PARACETAMOL	1 gr 40 comp.	2 cajas	3 cajas	3 cajas
M01AE01		IBUPROFENO	600 mg 40 comp.	2 cajas	2 cajas	3 cajas
M01AB05 M01AB05 M01AE01		DICLOFENACO SÓDICO	50 mg 40 comp.	1 caja	1 caja	2 cajas
			75 mg 6 ampollas	2 cajas	2 cajas	2 cajas
			1% gel tópico 60 gr	1 envase	1 envase	1 envase
N02BB02		METAMIZOL	575 mg 20 cápsulas	1 caja	2 cajas	2 cajas
			2 gr. 5 ampollas	1 caja	1 caja	1 caja
	ANALGÉSICO OPIÁCEO					
N02AA01		CLORURO MÓRFICO (b)	1% ampollas 10 mg	2 ampollas	3 ampollas	4 ampollas
N02AX02		TRAMADOL CLORHIDRATO	50 mg 20 cápsulas	1 envase	2 envases	2 envases
			100 mg 5 ampollas	1 caja	2 cajas	2 cajas
	ESPASMOLÍTICO					
A03BB		BUTILESCOPOLAMINA, BROMURO	10 mg 60 comp.	1 caja	2 cajas	3 cajas
			20 mg 6 ampollas 1 ml	1 caja	2 cajas	3 cajas
	OTROS					
V03AB15	Antagonista Opiáceo	NALOXONA	0,4 mg 10 ampollas	1 caja	1 caja	1 caja

(b) Este medicamento debe conservarse bajo custodia del capitán o responsable del botiquín

CAJÓN 4: SISTEMA NERVIOSO						
CÓDIGO ATC	ACCIÓN-EFECTO	PRINCIPIO ACTIVO	PRESENTACIÓN	Cantidad		
				< 15 Tripulantes	15-20 Tripulantes	> 20 Tripulantes
	ANSIOLÍTICO					
N05BA06		LORAZEPAM	1 mg 25 comp.	1 caja	2 cajas	2 cajas
	ANTIEPILÉPTICO					
N05BA01		DIAZEPAM	10 mg 25 comp.	1 caja	1 caja	2 cajas
			10 mg 6 ampollas	1 caja	1 caja	1 caja
	NEUROLEPTICO					
N05AD01		HALOPERIDOL	2 mg/ml gotas 30 ml	1 caja	1 caja	1 caja
			5 mg 5 ampollas	1 caja	1 caja	1 caja
	ANTAGONISTA DOPAMINERGICO					
N05AL01		SULPIRIDA	50 mg 30 cápsulas	1 caja	1 caja	1 caja
			100 mg 12 ampollas 2 ml	1 caja	1 caja	1 caja
	ANTICINETÓSICO					
R06AA		DIMENHIDRINATO	50 mg 12 comp.	2 cajas	2 cajas	3 cajas
	OTROS					
N04AA02		BIPERIDENO	5 mg 5 ampollas	1 caja	1 caja	1 caja

CAJÓN 5: ANTIALÉRGICOS Y ANTIANAFILÁCTICOS						
CÓDIGO ATC	ACCIÓN-EFECTO	PRINCIPIO ACTIVO	PRESENTACIÓN	Cantidad		
				< 15 Tripulantes	15-20 Tripulantes	> 20 Tripulantes
	ANTIHISTAMÍNICO H_1					
R06AE07		CETIRIZINA	10 mg 20 comp.	1 caja	1 caja	2 cajas
R06AB02		DEXCLORFENIRAMINA	5 mg 5 ampollas 1 ml	1 envase	1 envase	2 envases
	GLUCOCORTICOIDE					
H02AB04		METILPREDNISOLONA	16 mg 30 comp.	2 cajas	2 cajas	2 cajas
			40 mg 3 ampollas	1 caja	1 caja	2 cajas

CAJÓN 6: APARATO RESPIRATORIO						
CÓDIGO ATC	ACCIÓN-EFECTO	PRINCIPIO ACTIVO	PRESENTACIÓN	Cantidad		
				< 15 Tripulantes	15-20 Tripulantes	> 20 Tripulantes
	ANTIBRONCOESPASMO Y BRONCODILATADORES					
R03CC02		SALBUTAMOL	100 MCG/ puls. 20 AERO 200	3 envases	3 envases	4 envases
	ANTITUSIVOS Y EXPECTORANTES					
R05DA09		DEXTROMETORFANO BROMHIDRATO	15 mg. 20 comp.	1 caja	2 cajas	2 cajas
	MUCOLÍTICOS-DESCONGESTIVO NASAL					
R05CB01		ACETILCISTEÍNA	600 mg 30 sobres	1 caja	1 caja	2 cajas

CAJÓN 7: OJOS, OÍDOS, BOCA Y GARGANTA						
CÓDIGO ATC	ACCIÓN-EFECTO	PRINCIPIO ACTIVO	PRESENTACIÓN	Cantidad		
				< 15 Tripulantes	15-20Tripulantes	> 20 Tripulantes
	USO OFTALMOLÓGICO					
	Colirio y pomada antibióticos					
S01AA12		TOBRAMICINA	0,3% colirio 5 ml	2 envases	2 envases	2 envases
			0,3% ungüento 3,5 g	2 envases	2 envases	2 envases
	Colirio antibiótico antiinflamatorio					
S01BC03		DICLOFENACO SODICO	0,1% colirio 30 monodosis solución 0,3	2 envases	2 envases	2 envases
	Colirio anestésico					
S01JA		OXIBUPROCAÍNA	0,2% colirio 10 ml	2 envases	2 envases	2 envases
	Colirio miótico hipotensor					
S01ED01		TIMOLOL	0,25% colirio 3 ml	1 envase	1 envase	1 envase
	Otros					
S01FA	Colirio ciclopléjico	CICLOPENTOLATO	1 % colirio 5 ml	1 envase	1 envase	1 envase
S01GA	Colirio antiséptico	FENILEFRINA OFTÁLMICA	Colirio 1,25 mg 10 ml	1 envase	1 envase	1 envase
	Solución salina lavado de ojos		500 ml	1 envase	2 envases	2 envases
	USO ÓTICO					
	Solución antibiótica					
S02CA		NEOMICINA + POLIMIXINA B + FLUOCINOLONA	Gotas oído 10 ml, por 1 ml: Neomicina Sulfato 3,5 mg, Polimix.B Sulfato 10.000 U I y Fluocinolona Acetónido 0,25 mg	1 envase	1 envase	2 envases
	USO BUCOFARÍNGEO					
	Antisépticos bucales					
A01AB		HEXETIDINA	0,1% solución 200 ml	2 envase	3 envases	4 envases

CAJÓN 8: ANTIBIÓTICOS Y ANTIINFECCIOSOS						
CÓDIGO ATC	ACCIÓN-EFECTO	PRINCIPIO ACTIVO	PRESENTACIÓN	Cantidad		
				< 15 Tripulantes	15-20 Tripulantes	> 20 Tripulantes
	ANTIBIÓTICOS					
J01CA04		AMOXICILINA	1g 30 comp. ranurados	3 cajas	4 cajas	5 cajas
J01CR		AMOXICILINA + CLAVULANICO	875/125 mg 30 sobres o comp.	3 cajas	3 cajas	4 cajas
J01AA02		DOXICICLINA	100 mg 30 cápsulas	1 caja	2 cajas	2 cajas
J01FA10		AZITROMICINA	500 mg 3 comp.	5 cajas	5 cajas	5 cajas
J01DD04		CEFTRIAXONA	Vial de 1 g	5 viales	5 viales	5 viales
J01GB03		GENTAMICINA	Vial de 240 mg	4 viales	4 viales	4 viales
	ANTIPARASITARIOS					
J01XD01		METRONIDAZOL	. 250 mg 20 comp.	1 caja	1 caja	1 caja
P02CA01		MEBENDAZOL	100 mg 6 comp.	1 caja	2 cajas	3 cajas
J01MA02		CIPROFLOXACINO	500 mg 20 comp.	1 caja	1 caja	1 caja
	ANTITETÁNICOS					
J07AM01		TOXOIDE TETÁNICO + TOXOIDE DIFTERICO (c)	20/2 UI , jeringa precargada 0,5 ml	5 unidades	6 unidades	7 unidades
J06BB		GAMMAGLOBULINA ANTITETÁNICA (c)	500 UI, jeringa precargada 2 ml	4 unidades	4 unidades	4 unidades
	ANTIPALÚDICOS					
P01BE03		ARTESUNATO (d)	ampollas	Hasta completar una dosis total mínima de 950 mg		
P01BF		DIHIDROARTEMISININA + PIPERAQUINA (d)	320/40 mg 12 comp.	2 cajas	3 cajas	3 cajas

(c) *Precisa conservación en nevera.*

(d) *Solo deben llevarlo los buques que frecuenten o faenen en zonas palúdicas.*

CAJÓN 9: ANESTÉSICOS LOCALES						
CÓDIGO ATC	ACCIÓN-EFECTO	PRINCIPIO ACTIVO	PRESENTACIÓN	Cantidad		
				< 15 Tripulantes	15-20 Tripulantes	> 20 Tripulantes
	ANESTÉSICO POR FRÍO					
N01BX01		CLORURO DE ETILO	100% aerosol 100 g	1 envase	1 envase	2 envases
	ANESTÉSICO LOCAL, INYECT.					
N01BB02		LIDOCAÍNA	2% miniplasco de 10 ml	2 viales	2 viales	2 viales

CAJÓN 10: USO DERMATOLÓGICO						
CÓDIGO ATC	ACCIÓN - EFECTO	PRINCIPIO ACTIVO	PRESENTACIÓN	Cantidad		
				< 15 Tripulantes	15-20 Tripulantes	> 20 Tripulantes
	POMADA ANTIBIÓTICA					
D06AX09		MUPIROCINA	2% crema 30 gr.	4 envases	6 envases	8 envases
	POMADA ANTIINFLAMATORIA-ANALGÉSICA					
D07AB		CLOBETASONA	0.05% crema 30 gr	2 envases	3 envases	4 envases
	ANTIMICÓTICO LOCAL					
D01AC08		KETOCONAZOL	2% gel Tubo 30 gr	2 envases	3 envases	4 envases
	PREPARADO PARA QUEMADURAS					
D06BA		SULFADIAZINA ARGÉNTICA	1% crema, tubo 50 gr	2 envases	3 envases	4 envases
	OTROS					
P03AC04	Solución antiparasitaria	PERMETRINA	Gel-loción al 1,5% 125 ml	2 envases	3 envases	4 envases
D02AC91	Emoliente	VASELINA	Pomada 25 gr	1 envase	1 envase	1 envase

CAJÓN 11: MATERIAL DE EXAMEN MÉDICO Y CONTROL DE UTILIZACIÓN DEL BOTIQUÍN			
TIPO DE MATERIAL	Cantidad		
	< 15 Tripulantes	15-20 Tripulantes	> 20 Tripulantes
ESTETOSCOPIO	1 unidad	1 unidad	1 unidad
TENSIÓMETRO DIGITAL HOMOLOGADO	1 unidad	1 unidad	1 unidad
PULSIOXÍMETRO con pilas	1 unidad	1 unidad	1 unidad
TERMÓMETRO CLÍNICO DIGITAL	2 unidades	2 unidades	2 unidades
TERMÓMETRO DE HIPOTERMIA	1 unidad	1 unidad	1 unidad
HOJAS DE TEMPERATURA	25 hojas	25 hojas	25 hojas
FICHAS MÉDICAS DE EVACUACIÓN	15 fichas	15 fichas	15 fichas
ETIQUETAS INFORMATIVAS PARA EVACUACIÓN DE ENFERMOS	15 etiquetas	15 etiquetas	15 etiquetas
SOBRES PARA INFORMACIÓN MÉDICA CONFIDENCIAL	15 sobres	15 sobres	15 sobre
HOJA DE REGISTRO ADMINISTRACIÓN DE FÁRMACOS A BORDO	1 unidad	1 unidad	1 unidad
GUÍA SANITARIA A BORDO	1 unidad	1 unidad	1 unidad
LINTERNA DE BOLSILLO CON FILTRO AZUL Y CON PILAS DE REPUESTO	1 unidad	1 unidad	1 unidad
LENTE DE AUMENTO IRROMPIBLE CON MANGO	1 unidad	1 unidad	1 unidad
TIRAS DE ORINA COLORIMÉTRICAS MULTITEST 8 PARÁM. MIN. Caja con 100 unidades	1 caja	1 caja	1 caja
GLUCÓMETRO CON SUS CORRESPONDIENTES TIRAS REACTIVAS PARA ANÁLISIS DE GLUCOSA EN SANGRE CAPILAR (50 tiras)	1 unidad	1 unidad	1 unidad
RECIPIENTE ESTÉRIL PARA MUESTRAS DE ORINA	2 unidades	3 unidades	4 unidades
TIRAS FLUORESCEÍNA OFTALMICA Caja con 100 tiras	1 caja	1 caja	1 caja
TEST RÁPIDO PARA PALUDISMO (d)	20 unidades	20 unidades	20 unidades
TEST ANTIGÉNICOS PARA DETECCION SARS-CoV-19 (e)	20 unidades	25 unidades	30 unidades
GAFAS INTEGRALES DE PROTECCIÓN FRENTE A RIESGO BIOLÓGICO	2 unidades	2 unidades	2 unidades
MASCARILLAS DE PROTECCIÓN FRENTE A RIESGO BIOLÓGICO tipo FFP2	10 unidades	10 unidades	10 unidades

(d) *Solo deben llevarlo los buques que frecuenten o faenen en zona palúdica.*

(e) *Preferiblemente para muestras en saliva*

CAJÓN 12: INSTRUMENTAL MÉDICO Y MATERIAL DE INYECCIÓN Y SUTURA				
TIPO DE MATERIAL		Cantidad		
		< 15 Tripulantes	15-20 Tripulantes	> 20 Tripulantes
GRAPADORAS DESECHABLES PARA SUTURA. Caja con 12 grapadoras de 5 grapas.		1 caja	1 caja	1 caja
TIJERAS QUITA-GRAPAS		2 unidades	3 unidades	3 unidades
SUTURAS CUTÁNEAS ESTÉRILES 6 mmx102 mm 5U/paquete		2 paquetes	3 paquetes	4 paquetes
SUTURAS NO ABSORBIBLE de 3 CEROS (000), CON AGUJA. Paquete individual		3 unidades	4 unidades	5 unidades
BANDA ELÁSTICA DE VELCRO O COMPRESOR DE GOMA ELÁSTICA		1 unidad	1 unidad	1 unidad
BISTURÍES DESECHABLES CON MANGO del Núm. 15 Paquetes individuales estériles		5 unidades	7 unidades	10 unidades
CAJA PARA INSTRUMENTAL DE ACERO INOXIDABLE		1 unidad	1 unidad	1 unidad
TIJERA RECTA AGUDA		1 unidad	1 unidad	1 unidad
TIJERA RECTA ROMA		1 unidad	1 unidad	1 unidad
PINZAS DE DISECCIÓN RECTAS SIN DIENTES		1 unidad	1 unidad	1 unidad
PINZAS HEMOSTÁTICAS RECTAS CON DIENTES		1 unidad	1 unidad	1 unidad
PINZAS PORTAAGUJAS DE SUTURA Tipo «MAYO»		1 unidad	1 unidad	1 unidad
SONDA URINARIA núm. 16		1 unidad	1 unidad	1 unidad
LUBRICANTE UROLÓGICO		1 envase	1 envase	1 envase
MAQUINILLAS DE AFEITAR DESECHABLES		5 unidades	7 unidades	10 unidades
BATEA ARRIÑONADA CON SOLAPA DE ACERO INOXIDABLE		1 unidad	1 unidad	1 unidad
IMPERDIBLES DE SEGURIDAD DE ACERO INOXIDABLE. Varios tamaños		10 unidades	10 unidades	10 unidades
BASTONCILLOS CON TORUNDA DE ALGODÓN PARA LIMPIEZA		1 caja	1 caja	1 caja
JERINGAS CON AGUJAS DESECHABLES PARA INYECCIÓN INTRAMUSCULAR y sistema de seguridad (antipinchazo)	De 5 cc	10 unidades	15 unidades	20 unidades
	De 10 cc	3 unidades	4 unidades	5 unidades
AGUJAS PARA INYECTABLES con sistema de seguridad	Intramusculares(largas)	5 unidades	8 unidades	10 unidades

CAJÓN 13: REHIDRATACIÓN, APORTE CALÓRICO, SUEROS Y VITAMINAS						
CÓDIGO ATC	ACCIÓN-EFECTO	PRINCIPIO ACTIVO	PRESENTACIÓN	Cantidad		
				< 15 Tripulantes	15-20 Tripulantes	> 20 Tripulantes
	REHIDRATACIÓN					
B05Z B		CL. SÓDICO + CL. POTÁSICO + GLUCOSA + BICARBONATO SÓDICO	5 sobres para disolución Por sobre: C.Sódico 3,5 gr., C.Potásico 1,5 gr., Glucosa 20 gr., Bicarbon. Sódico 2,5 gr.	1 caja	2 cajas	2 cajas
B05XA03		SUERO SALINO FISIOLÓGICO al 0,9%	Solución 500 ml	10 frascos	10 frascos	10 frascos
	VITAMINAS					
A11DA		TIAMINA (VITAMINA B1)	100 mg 6 ampollas 1 ml	1 caja	1 caja	1 caja
SISTEMA DE PERFUSIÓN ESTÉRIL DESECHABLE CON CÁMARA DE GOTEO				10 unidades	10 unidades	10 unidades
AGUJAS PARA PERFUSIÓN				10 unidades	10 unidades	10 unidades
PISTOLA DE INYECCIÓN INTRAÓSEA PARA ADULTOS Sistema BIG (Bone inyection gun), color azul, calibre 15 G				1 unidad	2 unidades	2 unidades

CAJÓN 14: ANTISÉPTICOS Y MATERIAL DE CURA				
ACCIÓN, PRINCIPIO ACTIVO O EFECTO Y FORMA DE PRESENTACIÓN		Cantidad		
		< 15 Tripulantes	15-20 Tripulantes	> 20 Tripulantes
CÓDIGO ATC	ANTISÉPTICOS			
D08AG02	POVIDONA 10%, 10 unidosis , 5 ml	5 envases	6 envases	7 envases
D08AC	CLORHEXIDINA AL 5 %. Solución 500 ml	1 envase	1 envase	1 envase
D08AJ	ALCOHOL DE 70°. Solución 250 ml	1 envase	2 envases	2 envases
D08AX	AGUA OXIGENADA. Solución de 10 volúmenes 500 ml	1 envase	2 envases	2 envases
	SOLUCION ANTISÉPTICA para higiene de manos. Frasco 50 ml	2 envases	2 envases	2 envases
MATERIAL DE CURA				
VENDAS ELÁSTICAS	De 5 cm x 4 m	5 unidades	6 unidades	7 unidades
	De 10 cm x 4 m	3 unidades	4 unidades	5 unidades
VENDAS DE GASA TUBULARES PARA DEDOS CON APLICADOR. (Rollo)		1 caja	1 caja	1 caja
GASAS ESTÉRILES DE 20 cm x 20 cm caja con 100 unidades		2 cajas	2 cajas	3 cajas
ALGODÓN HIDRÓFILO. Paquete de 500 g		1 paquete	1 paquete	2 paquetes
CABESTRILLO O VENDA TRIANGULAR		1 unidad	1 unidad	1 unidad
TORNIQUETE DE COMPRESIÓN HEMOSTÁTICO. Tipo clip		2 unidades	2 unidades	2 unidades
AGENTE HEMOSTATICO GRANULAR DE ALTO RENDIMIENTO (CHITOSAN) Sobre 15 gramos		1 unidad	2 unidades	2 unidades
ESPARADRAPO HIPOALERGÉNICO	De 5 cm x 70 m	1 unidad	2 unidades	2 unidades
	De 10 cm x 10 m	1 unidad	1 unidad	1 unidad
GUANTES DESECHABLES DE VINILO o NITRILO Caja con 100 unidades		1 caja	1 caja	1 caja
GUANTES QUIRÚRGICOS ESTÉRILES del Núm. 8-9. Paquete individual por par		5 pares	7 pares	10 pares
APÓSITOS AUTOADHESIVOS ESTÉRILES. Caja 5 unidades	De 8 cm x 10 cm	2 cajas	2 cajas	3 cajas
APÓSITOS HIDROCOLOIDES ESTÉRILES. Caja con 3 unidades de 5 cm x 5 cm		1 caja	1 caja	2 cajas
GASAS GRASAS. Caja con 20 sobres	De 7 cm x 9 cm	2 cajas	3 cajas	4 cajas
	De 23 cm x 14 cm	2 cajas	3 cajas	4 cajas
APÓSITOS ADHESIVOS PLÁSTICOS. Rollo de 6 cm x 1 m		2 cajas	2 cajas	3 cajas
TAPONES EXPANSIBLES PARA SANGRADOS NASALES de 10 cm.		5 unidades	6 unidades	8 unidades
MANTA PARA QUEMADOS Y SUPERVIVIENTES TERMO-AISLANTE Oro-plata		1 unidad	1 unidad	2 unidades
CEPILLO PARA UÑAS		2 unidades	2 unidades	2 unidades
MASCARILLAS QUIRURGICAS		1 caja	1 caja	1 caja

CAJÓN 15: FÉRULAS Y OTRO MATERIAL MÉDICO GENERAL			
TIPO DE MATERIAL	Cantidad		
	< 15 Tripulantes	15-20 Tripulantes	> 20 Tripulantes
FÉRULAS DE ALUMINIO MALEABLE PARA DEDOS 2 cm. x 50 cm.	2 tiras	3 tiras	4 tiras
FÉRULAS HINCHABLES TRANSPARENTES. Juego con varios tamaños.	1 juego	1 juego	1 juego
FÉRULA DE KRAMER 100 x 10 cm.	1 unidad	1 unidad	1 unidad
BOTELLA DE ORINA (HOMBRES).	1 unidad	1 unidad	1 unidad
CUÑA (MUJERES).	1 unidad	1 unidad	1 unidad
BOLSA PARA AGUA CALIENTE 2 litros	1 unidad	1 unidad	1 unidad
BOLSA DE HIELO.	1 unidad	1 unidad	1 unidad
SACO MORTUORIO PARA CADÁVER (corta duración).	1 unidad	1 unidad	1 unidad

OTRO MATERIAL FUERA DE CAJONES			
TIPO DE MATERIAL	**Cantidad**		
	< 15 Tripulantes	**15-20 Tripulantes**	**> 20 Tripulantes**
1. MALETÍN CON EQUIPO DE REANIMACIÓN:			
- APARATO DE REANIMACIÓN MANUAL (AMBÚ) suministrado con máscaras grandes, medianas y pequeñas	1 unidad	1 unidad	1 unidad
- APARATO DE OXIGENOTERAPIA	1 unidad	1 unidad	1 unidad
- Aspirador mecánico para desobstrucción de vías respiratorias superiores	1 unidad	1 unidad	1 unidad
- CÁNULA PARA REANIMACIÓN BOCA A BOCA. TUBO DE GUEDEL Tamaños 3 y 4	1 unidad	1 unidad	1 unidad
2. COLLAR CERVICAL PARA INMOVILIZACIÓN, RÍGIDO Y REGULABLE	1 unidad	1 unidad	1 unidad
3. COLCHÓN DE MOLDEO AL VACÍO Y TABLERO ESPINAL CON INMOVILIZACIÓN LATERAL DE CABEZA-CUELLO DOTADO DE ARNÉS CON SISTEMA DE FIJACIÓN TIPO ARAÑA.	1 unidad	1 unidad	1 unidad
4. CONCENTRADOR DE OXIGENO ESTACIONARIO con rango de caudal ajustable (minimo 5 l/minuto)	1 unidad	1 unidad	1 unidad
5. CONTENEDOR DE RESIDUOS BIOSANITARIOS PARA OBJETOS CORTANTES Y PUNZANTES de 1 litro *(f)*	1 unidad	1 unidad	1 unidad
6. DESINFECTANTE DE AGUA (LEJÍA SIN DETERGENTE). Botella de 1 litro apta para desinfección agua de bebida	3 envases	4 envases	5 envases

(f) Para la retirada de estos contenedores deberá contactarse con las instalaciones de recepción autorizadas en cada puerto

2. Botiquín tipo B

CAJÓN 1: APARATO CARDIOVASCULAR Y ANTIHEMORRÁGICOS						
CÓDIGO ATC	ACCIÓN-EFECTO	PRINCIPIO ACTIVO	PRESENTACIÓN	Cantidad		
				< 10 Tripulantes	10-15 Tripulantes	> 15 Tripulantes
	ANALÉPTICO CARDIOCIRCULAT. SIMPATICOMIMÉTICO					
C01CA24		ADRENALINA	1 mg jeringa precargada 1ml	2 unidades	2 unidades	3 unidades
	ANTIANGINOSOS					
C01DA		NITROGLICERINA	1 mg 20 comp.	1 caja	1 caja	1 caja
	DIURÉTICOS					
C03CA01		FUROSEMIDA	20 mg 5 ampollas 2 ml	1 caja	1 caja	1 caja
			40 mg 30 comp.	1 caja	1 caja	1caja
C03AA03		HIDROCLOROTIAZIDA	50 mg 20 comp.	1 caja	1 caja	2 cajas
	ANTITROMBOTICO					
B01AB05		ENOXAPARINA	80 mg 2 jeringas precargadas 0,8 ml	3 envases	4 envases	4 envases
	ANTIAGREGANTE					
N02BA01		ACIDO ACETILSALICILICO	100 mg 30 comp.	1 caja	1caja	1caja
	ANTIHEMORRÁGICOS					
G02AB01		METILERGOMETRINA (a)	0,2 mg 3 ampollas 1 ml	1 caja	1 caja	1 caja
B05AA		GELATINA HEMOSTÁTICA	10 esponj. 200x70x0,5 mm	1 caja	1 caja	2 cajas
	ANTIHIPERTENSIVO					
C09AA01		CAPTOPRIL	25 mg 60 comp.	1 caja	2 cajas	2 cajas

(a) *Sólo obligatorio si van mujeres a bordo.*

CAJÓN 2: APARATO DIGESTIVO						
CÓDIGO ATC	ACCIÓN-EFECTO	PRINCIPIO ACTIVO	PRESENTACIÓN	Cantidad		
				< 10 Tripulantes	10-15 Tripulantes	> 15 Tripulantes
	ANTIULCEROSOS Y ANTIÁCIDOS					
A02AD03		ALMAGATO	500 mg 48 comp.	1 caja	2 cajas	2 cajas
A02BC01		OMEPRAZOL	20mg 28cápsulas	2 cajas	2 cajas	2 cajas
A02BA02		RANITIDINA	10 mg 5 ampollas de 5 ml	3 cajas	3 cajas	3 cajas
	ANTIEMÉTICO					
A03FA01		METOCLOPRAMIDA O DOMPERIDONA	10 mg 30 comp.	1 caja	1 caja	1 caja
		METOCLOPRAMIDA	10 mg 12 ampollas 2 ml	1 caja	1 caja	1 caja
	LAXANTE					
A06AG		LAURILSULFATO SODICO, ACETATO + SODIO, CITRATO, DIHIDRATO	4 canuletas rectales 5 ml	1 caja	1 caja	2 cajas
	ANTIDIARRÉICO					
A07DA03		LOPERAMIDA	2 mg 20 cápsulas	1 caja	1 caja	2 cajas
A03AX13		SIMETICONA	120 mg 40 comp. o cápsulas	1 caja	1 caja	2 cajas
	ANTIHEMORROIDAL					
C05AX		RUSCOGENINA + TRIMEBUTINA	Pomada rectal 30 g	2 tubos	2 tubos	2 tubos
	OTROS					
A07BA01		CARBÓN ACTIVADO	Granulado 25 gr.	3 envases	4 envases	5 envases

CAJÓN 3: ANALGÉSICOS, ANTIPIRÉTICOS, ANTINFLAMATORIOS Y ESPASMOLÍTICOS						
CÓDIGO ATC	ACCIÓN-EFECTO	PRINCIPIO ACTIVO	PRESENTACIÓN	Cantidad		
				< 10 Tripulantes	10-15 Tripulantes	> 15 Tripulantes
	ANALGÉSICOS, ANTIPIRÉTICOS, ANTIINFLAMATORIOS					
N02BE01		PARACETAMOL	1 gr 40 comp.	2 cajas	3 cajas	3 cajas
M01AE01		IBUPROFE NO	600mg 40 comp.	1 caja	1 caja	2 cajas
M01AB05		DICLOFENACO SÓDICO	.50 mg 40 comp.	1 caja	1 caja	2 cajas
			1% gel tópico 60 gr	1 caja	1caja	1 caja
N02BB02		METAMIZOL	575 mg 20 cápsulas	1 caja	1 caja	2 cajas
			2 g 5 ampollas	1 caja	1 caja	1 caja
	ANALGÉSICO OPIÁCEO					
N02AX02		TRAMADOL CLORHIDRATO	50 mg.20 capsulas	1 caja	2 cajas	2 cajas
			100 mg 5 ampollas	1 envase	2 envases	2 envases
	ESPASMOLÍTICO					
A03BB		BUTILESCOPOLAMINA, BROMURO	10 mg 60 comp	1 caja	1 caja	1 caja
			20 mg 6 ampollas 1 ml	1 caja	2 cajas	3 cajas
	OTROS					
V03AB15		NALOXONA	0,4 mg 10 ampollas	1 caja	1 caja	1 caja

CAJÓN 4: SISTEMA NERVIOSO						
CÓDIGO ATC	ACCIÓN-EFECTO	PRINCIPIO ACTIVO	PRESENTACIÓN	Cantidad		
				< 10 Tripulantes	10-15 Tripulantes	> 15 Tripulantes
	ANSIOLÍTICO					
N05BA06		LORAZEPAM	1 mg 25 comp.	1 caja	2 cajas	2 cajas
	ANTIEPILÉPTICO					
N05BA01		DIAZEPAM	10 mg 25 comp.	1 caja	1 caja	1 caja
			10 mg 6 ampollas	1 caja	1 caja	1 caja
	NEUROLÉPTICO					
N05AD01		HALOPERIDOL	2 mg/ml gotas 30 ml	1 caja	1 caja	1caja
			5 mg 5 ampollas	1 caja	1 caja	1 caja
	ANTAGONISTA DOPAMINERGICO					
N05AL01		SULPIRIDA	50 mg 30 cápsulas	1 caja	1 caja	1caja
			100 mg 12 ampollas 2 ml	1 caja	1 caja	1 caja
	ANTICINETÓSICO					
R06AA		DIMENHIDRINATO	50 mg 12 comp.	2 cajas	2 cajas	2 cajas
	OTROS					
N04AA02		BIPERIDENO	5mg 5 ampollas	1 caja	1 caja	1 caja

CAJÓN 5: ANTIALÉRGICOS Y ANTIANAFILÁCTICOS						
CÓDIGO ATC	ACCIÓN-EFECTO	PRINCIPIO ACTIVO	PRESENTACIÓN	Cantidad		
				< 10 Tripulantes	10-15 Tripulantes	> 15 Tripulantes
	ANTIHISTAMÍNICO H_1					
R06AE07		CETIRIZINA	20 comp.10 mg	1 caja	1 caja	1 caja
R06AB		DEXCLORFENIRAMINA	5 mg 5 ampollas 1 ml	1 envase	1 envase	2 envases
	GLUCOCORTICOIDE					
H02AB04		METILPREDNISOLONA	30 comp.16 mg	1 caja	2 cajas	2 cajas
			40 mg 3 ampollas	1 caja	1 caja	1 caja

CAJÓN 6: APARATO RESPIRATORIO						
CÓDIGO ATC	ACCIÓN-EFECTO	PRINCIPIO ACTIVO	PRESENTACIÓN	Cantidad		
				< 10 Tripulantes	10-15 Tripulantes	> 15 Tripulantes
	ANTIBRONCOESPASMO Y BRONCODILATADORES					
R03CC02		SALBUTAMOL	100 MCG/puls 20 AERO 200	3 envases	3 envases	4 envases
	MUCOLÍTICOS – DESCONGESTIVO NASAL	ACETILCISTEÍNA	600 mg 30 sobres	1 caja	1 caja	1 caja

CAJÓN 7: OJOS, OÍDOS, BOCA Y GARGANTA						
CÓDIGO ATC	ACCIÓN-EFECTO	PRINCIPIO ACTIVO	PRESENTACIÓN	Cantidad		
				< 10 Tripulantes	10-15 Tripulantes	> 15 Tripulantes
	USO OFTALMOLÓGICO					
	Colirio y pomada antibióticos					
S01AA12		TOBRAMICINA	0,3% colirio 5 ml	2 envases	2 envases	2 envases
			0,3% ungüento 3,5 g	2 envases	2 envases	2 envases
	Colirio antibiótico antiinflamatorio					
S01BC03		DICLOFENACO SODICO	0,1% colirio 30 monodosis solución 0,3	2 envases	2 envases	2 envases
	Colirio anestésico					
S01JA		OXIBUPROCAÍNA	0,2% colirio 10 ml	2 envases	2 envases	2 envases
	Colirio miótico hipotensor					
S01ED01		TIMOLOL	0,25% colirio 3 ml	1 envase	1 envase	1 envase
	Otros					
S01FA	Colirio ciclopléjico	CICLOPENTOLATO	1 % colirio 5 ml	1 envase	1 envase	1 envase
	Solucion salina lavado de ojos		500 ml	1 envase	2 envases	2 envases
	USO ÓTICO					
	Solución antibiótica					
S02CA		NEOMICINA + POLIMIXINA B + FLUOCINOLONA	Gotas oído 10 ml, por 1 ml: Neomicina Sulfato 3,5 mg, Polimix.B Sulfato 10.000 U I y Fluocinolona Acetónido 0,25 mg	1 envase	1 envase	2 envases
	USO BUCOFARÍNGEO					
	Antisépticos bucales					
A01AB		HEXETIDINA	0,1% solución 200 ml	1 envase	2 envases	3 envases

CAJÓN 8: ANTIBIÓTICOS Y ANTIINFECCIOSOS						
CÓDIGO ATC	ACCIÓN-EFECTO	PRINCIPIO ACTIVO	PRESENTACIÓN	Cantidad		
				< 10 Tripulantes	10-15 Tripulantes	> 15 Tripulantes
	ANTIBIÓTICOS					
J01CA04		AMOXICILINA	1 gr 30 comp.	2 cajas	3 cajas	4 cajas
J01CR		AMOXICILINA +AC. CLAVULÁNICO	875/125 mg sobres o comprimidos	2 cajas	3 cajas	4 cajas
J01AA02		DOXICICLINA	100 mg 30 cápsulas	1 caja	1 caja	2 cajas
J01FA10		AZITROMICINA	500 mg 3 comp.	5 cajas	5 cajas	5 cajas
J01DD04		CEFTRIAXONA	Vial de 1 gr	5 viales	5 viales	5 viales
	ANTIPARASITARIOS					
P02CA01		MEBENDAZOL	100 mg 6 comp.	1 caja	1 caja	2 cajas
	ANTIINFECCIOSO INTESTINAL					
J01MA02		CIPROFLOXACINO	500 mg 20 comp.	1 caja	1 caja	1 caja
	ANTITETÁNICOS					
J07AM01		TOXOIDE TETÁNICO + TOXOIDE DIFTERICO *(b)*	20/2 UI jeringa precargada 0,5 ml	4 unidades	5 unidades	6 unidades
J06BB		GAMMAGLOBULINA ANTITETÁNICA *(b)*	Vial de 500 u.i. (jeringa precargada)	4 viales	4 viales	4 viales
	ANTIPALÚDICOS					
P01BE03		ARTESUNATO *(c)*	ampollas	Hasta completar una dosis total mínima de 950 mg		
P01BF		DIHIDROARTEMISININA + *PIPERAQUINA* *(c)*	320/40 mg 12 comp.	2 cajas	3 cajas	3 cajas

(b) Precisa conservación en nevera frigorífica

(c) Solo deben llevarlo en buques que frecuenten o faenen en zona palúdica

CAJÓN 9: ANESTÉSICOS LOCALES						
CÓDIGO ATC	ACCIÓN-EFECTO	PRINCIPIO ACTIVO	PRESENTACIÓN	Cantidad		
				< 10 Tripulantes	10-15 Tripulantes	> 15 Tripulantes
	ANESTÉSICO LOCAL INYECT.					
N01BB02		LIDOCAINA	2% miniplasco de 10 ml	2 viales	2 viales	2 viales

CAJÓN 10: USO DERMATOLÓGICO						
CÓDIGO	ACCIÓN-EFECTO	PRINCIPIO ACTIVO	PRESENTACIÓN	Cantidad		
				< 10 Tripulantes	10-15 Tripulantes	> 15 Tripulantes
	POMADA ANTIBIÓTICA					
D06AX09		MUPIROCINA	2% crema 30 gr.	4 envases	6 envases	8 envases
	POMADA ANTINFLAMATORIA Y ANALGÉSICA					
D07AB		CLOBETASONA	0.05% crema 30 gr	2 envases	2 envases	3 envases
	ANTIMICÓTICO LOCAL					
D01AC08		KETOCONAZOL	2% gel 30 tubo gr.	2 envases	2 envases	3 envases
	PREPARADO PARA QUEMADURAS					
D06BA		SULFADIAZINA ARGÉNTICA	1% crema, tubo 50 gr	1 envase	2 envases	3 envases
	EMOLIENTE					
D02AC91		VASELINA	Pomada 25 gr	1 envase	1 envase	1 envase

CAJÓN 11: MATERIAL DE EXAMEN MÉDICO Y CONTROL DE UTILIZACIÓN DEL BOTIQUÍN			
TIPO DE MATERIAL	Cantidad		
	< 10 Tripulantes	10-15 Tripulantes	> 15 Tripulantes
ESTETOSCOPIO	1 unidad	1 unidad	1 unidad
TENSIÓMETRO DIGITAL HOMOLOGADO	1 unidad	1 unidad	1 unidad
PULSIOXÍMETRO con pilas	1 unidad	1 unidad	1 unidad
TERMÓMETRO CLÍNICO DIGITAL	2 unidades	2 unidades	2 unidades
TERMÓMETRO DE HIPOTERMIA	1 unidad	1 unidad	1 unidad
DEPRESORES DE LENGUA DESECHABLES. Caja de 100 unidades	1 caja	1 caja	1 caja
HOJAS DE TEMPERATURA	25 hojas.	25 hojas.	25 hojas.
FICHAS MÉDICAS DE EVACUACIÓN	15 fichas	15 fichas	15 fichas
ETIQUETAS INFORMATIVAS PARA EVACUACIÓN DE ENFERMOS	15 etiquetas	15 etiquetas	15 etiquetas
SOBRES PARA INFORMACIÓN MÉDICA CONFIDENCIAL	15 sobres	15 sobres	15 sobres
HOJA DE REGISTRO DE ADMINISTRACIÓN DE FÁRMACOS A BORDO	1 unidad	1 unidad	1 unidad
GUÍA SANITARIA A BORDO	1 unidad	1 unidad	1 unidad
LINTERNA DE BOLSILLO CON FILTRO AZUL Y CON PILAS DE REPUESTO	1 unidad	1 unidad	1 unidad
LENTE DE AUMENTO IRROMPIBLE CON MANGO	1 unidad	1 unidad	1 unidad
TIRAS DE ORINA COLORIMÉTRICAS MULTITEST (8 parámetros mínimo). Caja con 100 unidades	1caja	1caja	1caja
GLUCÓMETRO CON SUS CORRESPONDIENTES TIRAS REACTIVAS PARA ANÁLISIS DE GLUCOSA EN SANGRE CAPILAR (50 tiras)	1 unidad	1 unidad	1 unidad
TIRAS FLUORESCEÍNA OFTALMICAS. Caja de 100 tiras	1 caja	1 caja	1 caja
TEST RÁPIDO PARA PALUDISMO (c)	20 unidades	20 unidades	20 unidades
TEST DE ANTIGENOS PARA DETECCION DE SARS- CoV-19 (d)	15 unidades	20 unidades	25 unidades
GAFAS INTEGRALES DE PROTECCIÓN FRENTE A RIESGO BIOLÓGICO	2 unidades	2 unidades	2 unidades
MASCARILLAS DE PROTECCIÓN FRENTE A RIESGO BIOLÓGICO tipo FFP2	10 unidades	10 unidades	10 unidades

(c) *Solo deben llevarlo los buques que frecuenten o faenen en zona palúdica*

(d) *Preferentemente para muestras en saliva*

CAJÓN 12: INSTRUMENTAL MÉDICO Y MATERIAL DE INYECCIÓN Y SUTURA.			
TIPO DE MATERIAL	Cantidad		
	< 10 Tripulantes	10-15 Tripulantes	> 15 Tripulantes
GRAPADORAS DESECHABLES PARA SUTURA. (Caja con 12 grapadoras de 5 grapas)	1 unidad	1 c	1 caja
TIJERAS QUITA-GRAPAS	2 unidades	2 unidades	2 unidades
SUTURAS CUTÁNEAS ESTÉRILES 6mm x 102mm 5U/paquete	1 paquete	2 paquetes	3 paquetes
BANDA ELÁSTICA DE VELCRO o COMPRESOR DE GOMAS ELÁSTICA	1 unidad	1 unidad	1 unidad
CAJA PARA INSTRUMENTAL DE ACERO INOXIDABLE	1 unidad	1 unidad	1 unidad
TIJERA RECTA AGUDA.	1 unidad	1 unidad	1 unidad
PINZAS DE DISECCIÓN RECTAS SIN DIENTES	1 unidad	1 unidad	1 unidad
PINZAS HEMOSTÁTICAS RECTAS CON DIENTES	1 unidad	1 unidad	1 unidad
BATEA ARRIÑONADA CON SOLAPA DE ACERO INOXIDABLE	1 unidad	1 unidad	1 unidad
BASTONCILLOS CON TORUNDA DE ALGODÓN PARA LIMPIEZA	1 caja	1 caja	1 caja
JERINGAS CON AGUJAS DESECHABLES PARA INYECCIÓN INTRAMUSCULAR de 5 cc con sistema de seguridad (antipinchazo)	5 unidades	8 unidades	10 unidades

CAJÓN 13: REHIDRATACIÓN, APORTE CALÓRICO, SUEROS Y VITAMINAS						
CÓDIGO ATC	ACCIÓN-EFECTO	PRINCIPIO ACTIVO	PRESENTACIÓN	Cantidad		
				< 10 Tripulantes	10-15 Tripulantes	> 15 Tripulantes
	REHIDRATACIÓN					
B05Z B		CL. SÓDICO + CL. POTÁSICO + GLUCOSA + BICARBONATO SÓDICO	5 sobres para disolución Por sobre: CL Sódico 3,5 gr., CL Potásico 1,5 gr., Glucosa 20 gr. y Bicarbonato Sódico 2,5 gr.	1 caja	1 caja	2 cajas
B05XA03		SUERO SALINO FISIOLÓGICO al 0,9%	Solución 500 ml	4 frascos	4 frascos	4 frascos
	VITAMINAS					
A11DA		TIAMINA (VITAMINA B1)	100 mg 6 ampollas 1 ml	1 caja	1 caja	1 caja
SISTEMAS DE PERFUSIÓN ESTÉRIL DESECHABLE CON CÁMARA DE GOTEO				6 unidades	6 unidades	6 unidades
AGUJAS PARA PERFUSIÓN 21x 0,8				6 unidades	6 unidades	6 unidades
PISTOLA DE INYECCIÓN INTRAÓSEA PARA ADULTOS Sistema BIG (Bone inyection gun) Color azul, calibre 15 G				1 unidad	2 unidades	2 unidades

CAJÓN 14: ANTISÉPTICOS Y MATERIAL DE CURA					
ACCIÓN, PRINCIPIO ACTIVO Y FORMA DE PRESENTACIÓN			Cantidad		
			< 10 Tripulantes	10-15 Tripulantes	> 15 Tripulantes
	ANTISÉPTICOS				
D08AG02	POVIDONA 10% 10 unidosis, 5 ml		5 envases	6 envases	7 envases
D08AC	CLORHEXIDINA al 5 %. Solución de 500 ml		1 envase	1 envase	1 envase
D08AJ	ALCOHOL DE 70°. Solución de 250 ml		1 envase	1 envase	2 envases
D08AX	AGUA OXIGENADA. Solución de 10 volúmenes 500 ml		1 envase	1 envase	2 envases
	SOLUCION ANTISÉPTICA para higiene de manos. Frasco 50 ml		2 envases	2 envases	2 envases
MATERIAL DE CURA					
VENDAS ELÁSTICAS		De 5 cm x 4 m	5 unidades	6 unidades	7 unidades
		De 10 cm. x 4 m	3 unidades	4 unidades	5 unidades
VENDAS DE GASA TUBULARES PARA DEDOS CON APLICADOR (Rollo)			1 caja	1 caja	1caja
GASAS ESTÉRILES DE 20 cm x 20 cm. Caja 100 unidades			1 caja	2 cajas	2 cajas
ALGODÓN HIDRÓFILO. Paquete de 500 gr			1 paquete	1 paquete	1 paquete
CABESTRILLO O VENDA TRIANGULAR			1 unidad	1 unidad	1 unidad
TORNIQUETE DE COMPRESION HEMOSTATICO tipo clip			2 unidades	2 unidades	2 unidades
AGENTE HEMOSTÁTICO GRANULAR DE ALTO RENDIMIENTO (CHITOSAN) Sobre 15 gramos			1 unidad	2 unidades	2unidades
ESPARADRAPO HIPOALERGÉNICO		De 5 cm x 10 m	1 unidad	1 unidad	2 unidades
		De 10 cm x 10 m	1 unidad	1 unidad	1 unidad
GUANTES DESECHABLES DE VINILO o NITRILO Caja con 100 unidades			1 caja	1 caja	1 caja
APÓSITOS AUTOADHESIVOS ESTÉRILES. Caja 5 unidades		De 8 cm x 10 cm	1 caja	2 cajas	2 cajas
APÓSITOS HIDROCOLOIDES ESTÉRILES. Caja con 3 unidades de 5 cm x 5 cm			1 caja	1 caja	2 cajas
GASAS GRASAS. Caja con 20 sobres		-De 7cm x 9 cm	1 caja	2 cajas	3 cajas
		-De 23 cm x 14 cm	1 caja	2 cajas	3 cajas
APÓSITOS ADHESIVOS PLÁSTICOS. Rollo 6 cm x 1 m			1 caja	2 cajas	2 cajas
TAPONES EXPANSIBLES PARA SANGRADOS NASALES 10 cm			5 unidades	5 unidades	5 unidades
MANTA PARA QUEMADOS Y SUPERVIVIENTES TERMOAISLANTE Oro-plata			1 unidad	1 unidad	1 unidad
CEPILLO PARA UÑAS			1 unidad	1 unidad	1 unidad
MASCARILLAS QUIRURGICAS			1 caja	1 caja	1 caja

CAJÓN 15: FÉRULAS Y OTRO MATERIAL MÉDICO GENERAL			
TIPO DE MATERIAL	Cantidad		
	< 10 Tripulantes	10-15 Tripulantes	> 15 Tripulantes
FÉRULAS DE ALUMINIO MALEABLE PARA DEDOS 2 x 50 cm	1 tira	2 tiras	3 tiras
FÉRULAS HINCHABLES TRANSPARENTES (juego con varios tamaños)	1 juego	1 juego	1 juego
FÉRULA DE KRAMER 100 x10	1 unidad	1unidad	1 unidad

OTRO MATERIAL FUERA DE CAJONES			
Tipo de material	Cantidad		
	< 10 Tripulantes	10-15 Tripulantes	> 15 Tripulantes
1. MALETÍN CON EQUIPO DE REANIMACIÓN:			
- APARATO DE REANIMACIÓN MANUAL (AMBÚ) con máscaras grandes, medianas y pequeñas	1 unidad	1 unidad	1 unidad
- APARATO DE OXIGENOTERAPIA	1 unidad	1 unidad	1 unidad
- CÁNULA DE REANIMACIÓN BOCA A BOCA. Tubo de Guedel núm. 3 y 4	1 unidad	1 unidad	1 unidad
- ASPIRADOR MECÁNICO PARA DESOBSTRUCCION DE VIAS RESPIRATORIAS SUPERIORES	1unidad	1 unidad	1 unidad
2. COLLAR CERVICAL PARA INMOVILIZACIÓN, RÍGIDO Y REGULABLE	1 unidad	1 unidad	1 unidad
3. CONCENTRADOR DE OXIGENO ESTACIONARIO con rango de caudal ajustable (mínimo 5 l/minuto)	1 unidad	1unidad	1unidad
4. CONTENEDOR DE RESIDUOS BIOSANITARIOS PARA OBJETOS CORTANTES Y PUNZANTES de 1 litro *(e)*	1 unidad	1 unidad	1 unidad
5. DESINFECTANTE DE AGUA (LEJÍA SIN DETERGENTE). Botella 1 litro apta para la desinfección del agua de bebida	1 envase	1 envase	1 envase

(e) Para la retirada de estos contenedores deberá contactarse con las instalaciones de recepción autorizadas en cada puerto

3. Botiquín Tipo C

MEDICAMENTOS				
CÓDIGO ATC	**ACCIÓN-EFECTO**	**PRINCIPIO ACTIVO**	**PRESENTACIÓN**	**CANTIDAD**
	ANALÉPTICO CARDIOCIRCULAT. SIMPATICOMIMÉTICO			
C01CA24		ADRENALINA*	1 mg jeringa precargada 1 ml	1 caja
	ANTIANGINOSO			
C01DA		NITROGLICERINA	1 mg 20 comp.	1 caja
	ANTIHIPERTENSIVO			
C09AA01		CAPTOPRIL*	25 mg 60 comp	1 caja
	ANTIULCEROSOS Y ANTIÁCIDOS			
A02AD01		ALAMAGATO*	500 mg 48 comp	1 caja
	ANTIEMÉTICO			
A03FA01		METOCLOPRAMIDA O DOMPERIDONA*	30 comp. 10 mg	1 caja
	ANTIDIARRÉICO			
A07DA03		LOPERAMIDA	20 cápsulas 2 mg	1 caja
	ANALGÉSICOS, ANTIPIRÉTICOS, ANTIINFLAMATORIO			
N02BE01		PARACETAMOL	1 gr 30 comp.	1 caja
N02BA01		ÁCIDO ACETILSALICÍLICO *	100 mg 30 comp.	1 caja
M01AB05		DICLOFENACO SÓDICO*	50 mg 40 comp.*	1 envase
			1% gel tópico 60 gr	1 envase
N02BB02		METAMIZOL*	2 gr. 5 ampollas	1 caja
	ANTIEPILÉPTICO			
N05BA01		DIAZEPAM *	10 mg 6 ampollas	1 caja
	NEUROLÉPTICO			
N05AD01		HALOPERIDOL*	2 mg solución oral	1 caja
	ANTICINETÓSICO			
R06AA		DIMENHIDRINATO	50 mg 12 comp.	1 envase
	ANTIHISTAMÍNICO H1			
R06AE07		CETIRIZINA*	10 mg 20 comp.	1 caja
	GLUCOCORTICOIDE			
H02AB04		METILPREDNISOLONA*	40 mg 3 ampollas	1 caja
	USO OFTALMICO			
	Solución salina para lavado de ojos		200 ml	1 envase
S01HA	Anestésico ocular	OXIBUPROCAÍNA *	0,2% colirio 10 ml	1 envase
S01FA	Colirio Ciclopléjico	CICLOPENTOLATO *	1 % colirio 5 ml	1 envase
	ANTISÉPTICOS			
D08AG02		POVIDONA	10 unidosis, 5 ml	1 envase
D08AJ		ALCOHOL 70°*	Solución 50 ml	1 envase
D08AC		CLORHEXIDINA * Solución tópica 1%	Frasco de 25 ml	1 envase
		SOLUCIÓN ANTISÉPTICA* para higiene de manos. Sobres o frasco	50 ml	1 envase
	SUEROS			
		SUERO FISIOLÓGICO LAVADO HERIDAS *	20 ml	2 envases
	POMADA ANTIINFLAMATORIA Y ANALGÉSICA			
		CORTICOIDE + OTROS*	Gel de 30 gr.	1 envase

(*) Solo obligatorio en buques que realicen navegación o pesca marítima entre 30 y 60 millas náuticas del puerto más próximo equipado de forma adecuada desde el punto de vista médico.

MATERIAL MÉDICO	CANTIDAD
TENSIOMÉTRO DIGITAL HOMOLOGADO*	1 unidad
TORNIQUETE DE COMPRESION HEMOSTÁTICO Tipo clip	1 unidad
GELATINA HEMOSTÁTICA 1 esponja 200x 70x 0,5 mm *	1 unidad
APARATO DE REANIMACIÓN MANUAL (AMBU) CON MASCARA DE ADULTOS * *(a)*	1 unidad
CÁNULA PARA REANIMACIÓN BOCA A BOCA. TUBO DE GUEDEL Núm. 3 y 4	1 unidad
VENDAS ELÁSTICAS 7 cm x 4 m	2 unidades
COMPRESAS DE GASA ESTÉRILES DE 20 x 20 cm .Caja 25 unidades	1 caja
ESPARADRAPO HIPOALERGÉNICO 5 cm x 10 m*	1 unidad
GUANTES DESECHABLES DE VINILO O NITRILO	4 pares
APÓSITOS AUTOADHESIVOS ESTÉRILES 8 cm x 10 cm. Caja 5 unidades	~~1 caja~~
APÓSITO COMPRESIVO ESTERIL	1 caja
APÓSITOS HIDROCOLOIDES ESTÉRILES 5 x 5 cm. Caja 3 unidades*	1 caja
APÓSITOS ADHESIVOS PLÁSTICOS. Rollo 1 m x 6 cm	1 caja
SUTURAS ADHESIVAS. Paquete 6 x 102 mm	1 paquete
GASAS GRASAS 7 cm x 9 cm. Caja con 20 sobres	1 caja
TIJERA RECTA AGUDA*	1 unidad
PINZAS DE DISECCIÓN RECTAS SIN DIENTES *	1 unidad
TERMÓMETRO CLÍNICO DIGITAL*	1 unidad
GUÍA SANITARIA A BORDO	1 ejemplar
JERINGAS DESECHABLES CON AGUJA, 5cc (IM) *	2 unidades
FÉRULAS DE ALUMINIO MALEABLE PARA DEDOS Tamaño 2 x 50 cm*	1 tira
FÉRULAS HINCHABLES TRANSPARENTES. Juego con varios tamaños * *(e)*	1 unidad
COLLAR CERVICAL PARA INMOVILIZACIÓN. RÍGIDO GRADUABLE*	1 unidad
CABESTRILLO O VENDA TRIANGULAR*	1 unidad
MANTA PARA QUEMADOS Y SUPERVIVIENTES TERMOAISLANTE ORO-PLATA*	1 unidad

(*) Solo obligatorio en buques que realicen navegación o pesca marítima entre 30 y 60 millas náuticas del puerto más próximo equipado de forma adecuada desde el punto de vista médico.

(a) Pueden ubicarse fuera de la carcasa del botiquín en sus envases originales.

Sección II - Botiquines auxiliares

1. Botiquín de botes salvavidas

El contenido de estos botiquines será idéntico al establecido para el botiquín tipo C de buques que naveguen hasta 30 millas náuticas de la costa.

2. Botiquín de balsas salvavidas

MEDICAMENTOS				
CÓDIGO ATC	ACCIÓN-EFECTO	PRINCIPIO ACTIVO	PRESENTACIÓN	CANTIDAD
		PARACETAMOL	1 gr 20 comprimidos	1 caja
D08AG02		POVIDONA	10 monodosis 5 ml	1 caja

MATERIAL MÉDICO	CANTIDAD
TORNIQUETE DE COMPRESION HEMOSTÁTICO tipo clip	
VENDAS ELÁSTICAS 7,5 cm. Ancho	2 unidades
VENDAS DE GASA ORILLADAS 5 cm de ancho	2 unidades
COMPRESAS DE GASA ESTÉRILES DE 20 x 20 cm 25 unidades	1 paquete
TIJERA DE ACERO INOXIDABLE	1 unidad
ESPARADRAPO HIPOALERGÉNICO 5 cm. x 10 m	1 unidad
GUANTES DE VINILO /NITRILO	2 pares
GASAS GRASAS. Caja con 20 sobres de 7 cm. x 9 cm.	1 caja
APÓSITOS ADHESIVOS PLÁSTICOS. Rollo 6 cm x 1 m	1 caja
TIJERA DE ACERO INOXIDABLE/DESECHABLE ESTERIL	1 unidad
VENDA TRIANGULAR	2 unidades
MANTA PARA QUEMADOS Y SUPERVIVIENTES TERMOAISLANTE ORO-PLATA	1 unidad
INSTRUCCIONES DE PRIMEROS AUXILIOS IMPERMEABLES (EN PAPEL)	1 ejemplar

3. Botiquín de buques autorizados para el transporte de mercancías peligrosas

Los buques autorizados para el transporte de mercancías peligrosas, independientemente de la naturaleza de estas, deberán disponer, como material fuera de cajones integrante del botiquín de a bordo, de los siguientes equipos:

- Un concentrador de oxígeno estacionario con rango de caudal ajustable (mínimo 5 l/minuto). con dos flujómetros*, con marcado CE o certificación conforme a la norma ISO vigente.
- Adaptadores precisos para la salida del aparato y tuberías de conexión al usuario.
- Gafas nasales desechables (mínimo 2 unidades).
- Mascarillas faciales reemplazables (mínimo de 2 unidades).
- Un equipo de oxigenoterapia portátil con una botella de oxígeno de repuesto al menos 2 litros.

O bien de:

- Una botella de oxígeno medicinal de 40 litros/200 bar con flujómetro de dos puertos con certificación conforme a la normativa vigente.
- Manorreductor.
- Adaptadores precisos para la salida del aparato y tubería de conexión al usuario.
- Gafas nasales desechables (mínimo 2 unidades).
- Mascarillas faciales reemplazables (mínimo 2 unidades).
- Un equipo de oxigenoterapia portátil con una botella de oxígeno de repuesto al menos de al menos 2 litros.

* *Si el concentrador de oxígeno no dispusiera de dos flujómetros deberá contarse con 2 equipos de oxigenoterapia portátil con sus correspondientes botellas de oxígeno.*

ANEXO III

Listado de sustancias peligrosas

Las sustancias peligrosas deberán tenerse en cuenta sea cual fuere el estado en que se embarquen, incluso cuando sean en forma de desechos y de residuos de cargamentos.

Al ser las sustancias peligrosas un listado exhaustivo nos remitimos al Código Marítimo Internacional de mercancías peligrosas de la OMI (última edición consolidada), en dónde se listan detalladamente todas las sustancias peligrosas clasificadas por clases y en dónde se especifica de cada una de ellas :

- nombre
- nº ONU
- fórmula
- propiedades y características
- observaciones
- grupo de embalaje y tipo de envase
- categoría y precauciones de la estiba
- etiquetas identificativas de riesgos
- marca

En el presente anexo nos limitamos a establecer la clasificación general de SUSTANCIAS PELIGROSAS según su CLASE, ateniéndonos a las pautas marcadas en el Código Marítimo Internacional de mercancías peligrosas de la OMI (última edición consolidada) y siguiendo las instrucciones del Anexo III de la Directiva 92/29 CEE del Consejo.

Los antídotos a éstas sustancias se incluyen en la dotación de los correspondientes Botiquines y que se especifican en el Anexo IV (dotación de antídotos) del presente Real Decreto

CLASIFICACIÓN GENERAL DE SUSTANCIAS PELIGROSAS SEGÚN SU CLASE

Nº CLASE	GRUPO DE SUSTANCIAS
1	-EXPLOSIVOS
1.1.	-SUSTANCIAS Y ARTÍCULOS QUE PRESENTAN UN RIESGO DE EXPLOSIÓN DE TODA LA MASA
1.2.	-SUSTANCIAS Y ARTÍCULOS QUE PRESENTAN UN RIESGO DE PROYECCIÓN, PERO NO DE EXPLOSIÓN DE TODA LA MASA
1.3.	-SUSTANCIAS Y ARTÍCULOS QUE PRESENTAN UN RIESGO DE INCENDIO Y UN RIESGO DE QUE SE PRODUZCAN PEQUEÑOS EFECTOS DE ONDA DE CHOQUE O PROYECCIÓN Ó AMBOS EFECTOS, PERO SIN RIESGO DE EXPLOSIÓN DE TODA LA MASA
1.3.1.	-AQUELLOS CUYA COMBUSTIÓN DA LUGAR A UNA RADIACIÓN TÉRMICA CONSIDERABLE
1.3.2.	-AQUELLOS QUE ARDEN SUCESIVAMENTE, CON PEQUEÑOS EFECTOS DE ONDA DE CHOQUE O PROYECCIÓN, O CON AMBOS EFECTOS
1.4.	-SUSTANCIAS Y ARTICULOS QUE NO PRESENTAN NINGÚN RIESGO CONSIDERABLE
1.5.	-SUSTANCIAS MUY INSENSIBLES QUE PRESENTAN UN RIESGO DE EXPLOSIÓN DE TODA LA MASA
1.6.	- ARTICULOS SUMAMENTE INSENSIBLES QUE NO PRESENTAN RIESGOS DE EXPLOSION DE TODA LA MASA
2	-GASES : COMPRIMIDOS, LICUADOS O DISUELTOS A PRESIÓN
2.1.	-GASES INFLAMABLES
2.2.	-GASES NO INFLAMABLES, NO VENENOSOS.
2.3.	-GASES VENENOSOS
3	-LIQUIDOS INFLAMABLES
3.1.	-GRUPO CON PUNTO DE INFLAMACIÓN BAJO (-18°C en vaso cerrado)
3.2.	-GRUPO CON PUNTO DE INFLAMACIÓN MEDIO (-18°C a 23°C en vaso cerrado
3.3.	-GRUPO CON PUNTO DE INFLAMACIÓN ELEVADO (23°C A 61°C en vaso cerrado
4.1.	-SOLIDOS INFLAMABLES
4.2.	-SUSTANCIAS QUE PUEDEN EXPERIMENTAR COMBUSTIÓN ESPONTANEA
4.3.	-SUSTANCIAS QUE, EN CONTACTO CON EL AGUA, DESPRENDEN GASES INFLAMABLES
5.1.	-SUSTANCIAS COMBURENTES
5.2.	-PEROXIDOS ORGANICOS
6.1.	-SUSTANCIAS TOXICAS
6.2.	-SUSTANCIAS INFECCIOSAS
7	-MATERIALES RADIACTIVOS
8	-SUSTANCIAS CORROSIVAS
9	-SUSTANCIAS Y ARTÍCULOS PELIGROSOS VARIOS : cualquiera otras sustancias que de acuerdo con lo que la experiencia haya demostrado, o pueda demostrar, sean de índole lo bastante peligrosas como para aplicarles las disposiciones de la presente parte.

ANEXO IV

Documentos de control del contenido de los botiquines a bordo

Los documentos de control del contenido preceptivo de los distintos tipos de botiquines a bordo, generales y auxiliares, cuyos modelos se detallan en este anexo, deberán ser cumplimentados por los responsables sanitarios a bordo y podrán obtenerse en formato electrónico en la página web de la Seguridad Social: www.seg-social.es.

En dichos documentos de control se detallarán, cuando proceda, en función del número de tripulantes, la relación de principios activos, su forma de presentación, cantidad existente a bordo y fecha de caducidad. Asimismo, se especificará el material sanitario existente en el botiquín, su cantidad y fecha de caducidad.

1. Documento de control del contenido del botiquín tipo A

NOMBRE DEL BUQUE:
MATRÍCULA:
NIB:
NOMBRE DEL PROPIETARIO O EMPRESA ARMADORA:
DOMICILIO SOCIAL ARMADOR:
NOMBRE Y APELLIDOS DEL RESPONSABLE SANITARIO A BORDO(RSB):
DNI/NIE/PASAPORTE DEL RSB:
FECHA DEL CONTROL:

MEDICAMENTOS

Cajón: *(incluir nº y denominación del cajón)*

Código ATC	Principio Activo	Presentación	Cantidad Exigida			Cantidad a Bordo			Caducidad
			< 15 Tripulantes	15-20 Tripulantes	> 20 Tripulantes	< 15 Tripulantes	15-20 Tripulantes	> 20 Tripulantes	

OBSERVACIONES DE RESPONSABLE DE LA REVISIÓN (ISM)

Firma del RSB

Firma y sello del responsable de la revisión (ISM)

MATERIAL SANITARIO

Cajón (incluir nº cajón) : ……(incluir denominación del cajón)

Tipo de material	Cantidad Exigida			Cantidad a Bordo			Caducidad
	< 15 Tripulantes	15-20 Tripulantes	> 20 Tripulantes	< 15 Tripulantes	15-20 Tripulantes	> 20 Tripulantes	

OBSERVACIONES DE RESPONSABLE DE LA REVISIÓN (ISM)

Firma del RSB

Firma y sello del responsable de la revisión (ISM)

2. Documento de control del contenido del botiquín tipo B

NOMBRE DEL BUQUE:
MATRÍCULA:
NIB:
NOMBRE DEL PROPIETARIO O EMPRESA ARMADORA:
RAZÓN SOCIAL PROPIETARIO/EMPRESA ARMADORA:
NOMBRE Y APELLIDOS DEL RESPONSABLE SANITARIO A BORDO RSB:
DNI/NIE/PASAPORTE DEL RSB:
FECHA DEL CONTROL:

MEDICAMENTOS

Cajón : *(incluir nº y denominación del cajón)*

Código ATC	Principio Activo	Presentación	Cantidad Exigida			Cantidad a Bordo			Caducidad
			< 10 Tripulantes	10-15 Tripulantes	>15 Tripulantes	< 10 Tripulantes	10-15 Tripulantes	>15 Tripulantes	

OBSERVACIONES DE RESPONSABLE DE LA REVISIÓN (ISM)

Firma del RSB

Firma y sello del responsable de la revisión (ISM)

MATERIAL SANITARIO

Cajón: *(incluir nº y denominación del cajón)*

Tipo de material	Cantidad Exigida			Cantidad a Bordo			Caducidad
	< 10 Tripulantes	10-15 Tripulantes	> 15 Tripulantes	< 10 Tripulantes	10-15 Tripulantes	> 15 Tripulantes	

OBSERVACIONES DE RESPONSABLE DE LA REVISIÓN (ISM)

Firma del RSB

Firma y sello del responsable de la revisión (ISM)

3. Documento de control del contenido del botiquín tipo C general / botiquín tipo C de botes salvavidas

NOMBRE DEL BUQUE:
MATRÍCULA:
NIB:
NOMBRE DEL PROPIETARIO O EMPRESA ARMADORA:
PUERTO BASE:
NOMBRE Y APELLIDOS DEL RESPONSABLE SANITARIO A BORDO RSB:
DNI/NIE/PASAPORTE DEL RSB:
FECHA DEL CONTROL:

MEDICAMENTOS

Código ATC	Principio Activo	Presentación	Cantidad Exigida	Cantidad a Bordo	Caducidad

OBSERVACIONES DE RESPONSABLE DE LA REVISIÓN (ISM)

Firma del RSB

Firma y sello del responsable de la revisión (ISM)

MATERIAL MEDICO

	Cantidad Exigida	Cantidad a Bordo	Caducidad

OBSERVACIONES DE RESPONSABLE DE LA REVISIÓN (ISM)

Firma del RSB

Firma y sello del responsable de la revisión (ISM)

4. Documento control del contenido del botiquín de buques autorizados para el transporte de mercancías peligrosas

NOMBRE DEL BUQUE:
MATRÍCULA:
NIB:
NOMBRE DEL PROPIETARIO O EMPRESA ARMADORA:
RAZÓN SOCIAL PROPIETARIO/EMPRESA ARMADORA:
NOMBRE Y APELLIDOS DEL RESPONSABLE SANITARIO A BORDO RSB:
DNI/NIE/PASAPORTE DEL RSB:
FECHA DEL CONTROL:

Equipo	Cantidad exigida	Cantidad a Bordo	Fecha última revisión equipo (mantenimiento)	Responsable de la revisión del equipo

OBSERVACIONES DE RESPONSABLE DE LA REVISIÓN (ISM)

Firma del RSB

Firma y sello del responsable de la revisión (ISM)

ANEXO V

Libro de registro de administración de fármacos a bordo

Cada barco deberá llevar a bordo su libro de registro de administración de fármacos.

Este libro tendrá las páginas numeradas y deberá contener todos los datos que se especifican en el modelo de este Anexo.

DATOS IDENTIFICATIVOS DEL BUQUE :

NOMBRE DEL BUQUE
.....

MATRICULA DEL BUQUE
.....

NOMBRE DEL PROPIETARIO O EMPRESA ARMADORA
.....

PABELLÓN .....

PUERTO-BASE .....

CONTROL DE LA ADMINISTRACIÓN DE FÁRMACOS A BORDO

FECHA	NOMBRE DEL PACIENTE	NOMBRE FÁRMACO	DOSIS/DIA	RESPONSABLE DE LA PRESCRIPCIÓN	CAUSA	
					ENFERM.	ACCID.

OBSERVACIONES :
.....

ANEXO VI

Modelos de los certificados de revisión de los botiquines a bordo

Se distinguen los modelos de certificados de revisión para el:

– Botiquín A.
– Botiquín B.
– Botiquín C.
– Botiquín C de botes salvavidas.
– Botiquín de buques autorizados para el transporte de mercancías peligrosas.

1. Certificado de revisión de botiquín tipo A

(Anverso)

CERTIFICADO DE REVISIÓN DE BOTIQUÍN TIPO A
(Certificate of inspection for first aid kit type A)

Conforme a los Convenios de Organización Internacional del Trabajo sobre el Trabajo Marítimo 2006 y sobre el Trabajo en la Pesca 2007 (nº 188), y la Directiva 92/29/CEE del Consejo 31 de marzo y Directiva (UE) 2019/1834 de la Comisión de 24 de octubre. (In accordance with ILO MLC06, ILO Convention No. 188, Council Directive 92/29/EEC of 31 March, and Commission Directive (EU) 2019/1834 of 24 October)

El botiquín tipo A del buque……NIB……nº IMO…… ha sido revisado en el Centro de Sanidad Marítima de…… ……el día…… de…… de ……., habiendo sido declarado (1)……*(The first aid kit of the vessel (name) registration no, was inspected at (Center for Maritime Health) on (date) and is declared to have (1)…. the inspection*).

La vigencia de esta revisión caduca el día…… de …… de ……
(This inspection certificate expires on)

Firma y sello del responsable de la revisión (ISM).
(Signature and rubber stamp of the person responsible for the inspection).

Firma del armador
(*Signature of and posting on board by the person responsible for health care on the vessel.)*

(1) *Indíquese VÁLIDO, NO VÁLIDO (Indicate PASSED or FAILED).*

(Reverso)

RECURSOS

En caso de disconformidad con el resultado de la revisión del botiquín a bordo, podrá formularse recurso de alzada en el plazo de un mes, ante la dirección provincial del Instituto Social de la Marina, de acuerdo con lo dispuesto en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas. La resolución expresa, o desestimación por silencio administrativo trascurrido el plazo de tres meses desde la interposición del recurso, pone fin a la vía administrativa, pudiendo recurrirse ante el Juzgado de lo Contencioso-Administrativo en el plazo de dos o seis meses, respectivamente, de conformidad con lo establecido en el artículo 46 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa.

PROTECCIÓN DE DATOS

Conforme a la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales, se informa que los datos de la revisión del botiquín van a ser incorporados al fichero informatizado, cuya titularidad corresponde al Instituto Social de la Marina (ISM). Asimismo, se informa que podrá ejercerse el derecho de acceso, rectificación, cancelación y oposición mediante escrito dirigido a la Subdirección General de Acción Social Marítima del Instituto Social de la Marina.

2. Certificado de revisión de botiquín tipo B

(Anverso)

CERTIFICADO DE REVISIÓN DE BOTIQUÍN TIPO B
(Certificate of inspection for first aid kit type B)

Conforme a los Convenios de Organización Internacional del Trabajo sobre el Trabajo Marítimo 2006 y sobre el Trabajo en la Pesca 2007 (nº 188), y la Directiva 92/29/CEE del Consejo 31 de marzo y Directiva (UE) 2019/1834 de la Comisión de 24 de octubre (In accordance with ILO MLC06, ILO Convention No. 188, Council Directive 92/29/EEC of 31 March, and Commission Directive (EU) 2019/1834 of 24 October)

El botiquín del buque……NIB…… Nº IMO …… ha sido revisado en el Centro de Sanidad Marítima de ……el día …… de …… de ……, habiendo sido declarado (1)……*(The first aid kit of the vessel (name) registration no, was inspected at (Center for Maritime Health) in (place) on (date) and is declared to have (1)…. the inspection).*

La vigencia de esta revisión caduca el día…… de…… de……..
(This inspection certificate expires on)

Firma y sello del responsable de la revisión (ISM).
(Signature and rubber stamp of the person responsible for the inspection).

Firma del armador
(*Signature of and posting on board by the person responsible for health care on the vessel.)*

(1) Indíquese VÁLIDO, NO VÁLIDO (Indicate PASSED or FAILED).

(Reverso)

RECURSOS

En caso de disconformidad con el resultado de la revisión del botiquín a bordo, podrá formularse recurso de alzada en el plazo de un mes, ante la dirección provincial del Instituto Social de la Marina, de acuerdo con lo dispuesto en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas. La resolución expresa, o desestimación por silencio administrativo trascurrido el plazo de tres meses desde la interposición del recurso, pone fin a la vía administrativa, pudiendo recurrirse ante el Juzgado de lo Contencioso-Administrativo en el plazo de dos o seis meses, respectivamente, de conformidad con lo establecido en el artículo 46 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa.

PROTECCIÓN DE DATOS

Conforme a la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales, se informa que los datos de la revisión del botiquín van a ser incorporados al fichero informatizado, cuya titularidad corresponde al Instituto Social de la Marina (ISM). Asimismo, se informa que podrá ejercerse el derecho de acceso, rectificación, cancelación y oposición mediante escrito dirigido a la Subdirección General de Acción Social Marítima del Instituto Social de la Marina.

3. Certificado de revisión de botiquín tipo C

(Anverso)

CERTIFICADO DE REVISIÓN DE BOTIQUÍN TIPO C
(Certificate of inspection for first aid kit type C))

Conforme a los Convenios de Organización Internacional del Trabajo sobre el Trabajo Marítimo 2006 y sobre el Trabajo en la Pesca 2007 (nº 188), y la Directiva 92/29/CEE del Consejo 31 de marzo y Directiva (UE) 2019/1834 de la Comisión de 24 de octubre (In accordance with ILO MLC06, ILO Convention No. 188, Council Directive 92/29/EEC of 31 March, and Commission Directive (EU) 2019/1834 of 24 October)

El botiquín del buque…… NIB…… que conforme a la solicitud de revisión realizada, navega habitualmente hasta …… millas náuticas de distancia a la costa ha sido inspeccionado en el Centro de Sanidad Marítima de…… el día …… de …… de ……, habiendo sido declarado (1)……*(The first aid kit of the vessel (name) registration no, was inspected at (Center for Maritime Health)on (date) and is declared to have (1)…. the inspection)*.

La vigencia de esta revisión caduca el día …… de …….. de ……..
(This inspection certificate expires on)

Firma y sello del responsable de la revisión (ISM).
(Signature and rubber stamp of the person responsible for the inspection).

Firma del armador
(*Signature of and posting on board by the person responsible for health care on the vessel).)*

(1)Indíquese VÁLIDO, NO VÁLIDO (*Indicate PASSED or FAILED)*.

(Reverso)

RECURSOS

En caso de disconformidad con el resultado de la revisión del botiquín a bordo, podrá formularse recurso de alzada en el plazo de un mes, ante la dirección provincial del Instituto Social de la Marina, de acuerdo con lo dispuesto en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas. La resolución expresa, o desestimación por silencio administrativo trascurrido el plazo de tres meses desde la interposición del recurso, pone fin a la vía administrativa, pudiendo recurrirse ante el Juzgado de lo Contencioso-Administrativo en el plazo de dos o seis meses, respectivamente, de conformidad con lo establecido en el artículo 46 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa.

PROTECCIÓN DE DATOS

Conforme a la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales, se informa que los datos de la revisión del botiquín van a ser incorporados al fichero informatizado, cuya titularidad corresponde al Instituto Social de la Marina (ISM). Asimismo, se informa que podrá ejercerse el derecho de acceso, rectificación, cancelación y oposición mediante escrito dirigido a la Subdirección General de Acción Social Marítima del Instituto Social de la Marina.

4. Certificado de revisión de botiquín tipo C de bote salvavidas

CERTIFICADO DE REVISIÓN DE BOTIQUÍN TIPO C DE BOTE SALVAVIDAS
(Certificate of inspection for first aid kit type C of lifeboat))

Conforme a los Convenios de Organización Internacional del Trabajo sobre el Trabajo Marítimo 2006 y sobre el Trabajo en la Pesca 2007 (nº 188), y la Directiva 92/29/CEE del Consejo 31 de marzo y Directiva (UE) 2019/1834 de la Comisión de 24 de octubre (In accordance with ILO MLC06, ILO Convention No. 188, Council Directive 92/29/EEC of 31 March, and Commission Directive (EU) 2019/1834 of 24 October)

El botiquín del buque……NIB…….. ha sido revisado a bordo en el Centro de Sanidad Marítima de ……el día …… de …… de ……, habiendo sido declarado (1)……*(The first aid kit of the vessel (name) registration no, was inspected at (Center for Maritime Health) on (date) and is declared to have (1)…. the inspection).*

La vigencia de esta revisión caduca el día …… de …… de …….
(This inspection certificate expires on)

Firma y sello del responsable de la revisión (ISM).
(Signature and rubber stamp of the person responsible for the inspection).

Firma del armador
(*Signature of and posting on board by the person responsible for health care on the vessel).)*

(1)Indíquese VÁLIDO, NO VÁLIDO (Indicate PASSED or FAILED).

(Reverso)

RECURSOS

En caso de disconformidad con el resultado de la revisión del botiquín a bordo, podrá formularse recurso de alzada en el plazo de un mes, ante la dirección provincial del Instituto Social de la Marina, de acuerdo con lo dispuesto en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas. La resolución expresa, o desestimación por silencio administrativo trascurrido el plazo de tres meses desde la interposición del recurso, pone fin a la vía administrativa, pudiendo recurrirse ante el Juzgado de lo Contencioso-Administrativo en el plazo de dos o seis meses, respectivamente, de conformidad con lo establecido en el artículo 46 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa.

PROTECCIÓN DE DATOS

Conforme a la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales, se informa que los datos de la revisión del botiquín van a ser incorporados al fichero informatizado, cuya titularidad corresponde al Instituto Social de la Marina (ISM). Asimismo, se informa que podrá ejercerse el derecho de acceso, rectificación, cancelación y oposición mediante escrito dirigido a la Subdirección General de Acción Social Marítima del Instituto Social de la Marina.

5. Certificado de revisión del botiquín para buques autorizados para el transporte de mercancías peligrosas

(Anverso)

CERTIFICADO DE REVISIÓN DEL BOTIQUÍN DE BUQUES AUTORIZADOS PARA EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS PELIGROSAS

(certificate of inspection for the first-aid kit for vessels authorized for the transport of dangerous goods))

Conforme a los Convenios de Organización Internacional del Trabajo sobre el Trabajo Marítimo 2006 y sobre el Trabajo en la Pesca 2007 (nº 188), y la Directiva 92/29/CEE del Consejo 31 de marzo y Directiva (UE) 2019/1834 de la Comisión de 24 de octubre (In accordance with ILO MLC06, ILO Convention No. 188, Council Directive 92/29/EEC of 31 March, and Commission Directive (EU) 2019/1834 of 24 October)

El botiquín del buque …… NIB …… nº IMO ……., autorizado para el transporte de mercancías peligrosas, ha sido revisado en el Centro de Sanidad Marítima de ……el día …… de …… de ……, habiendo sido declarado (1)……*(The first aid kit of the vessel (name) registration no, was inspected at (Center for Maritime Health) on (date) and is declared to have (1)…. the inspection).*

La vigencia de esta revisión caduca el día …… de ……. de …….
(This inspection certificate expires on)

Firma y sello del responsable de la revisión (ISM).
(Signature and rubber stamp of the person responsible for the inspection).

Firma del armador
(*Signature of and posting on board by the person responsible for health care on the vessel).)*

(1) Indíquese VÁLIDO, NO VÁLIDO (Indicate PASSED or FAILED).

(Reverso)

RECURSOS

En caso de disconformidad con el resultado de la revisión del botiquín a bordo, podrá formularse recurso de alzada en el plazo de un mes, ante la dirección provincial del Instituto Social de la Marina, de acuerdo con lo dispuesto en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas. La resolución expresa, o desestimación por silencio administrativo trascurrido el plazo de tres meses desde la interposición del recurso, pone fin a la vía administrativa, pudiendo recurrirse ante el Juzgado de lo Contencioso-Administrativo en el plazo de dos o seis meses, respectivamente, de conformidad con lo establecido en el artículo 46 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa.

PROTECCIÓN DE DATOS

Conforme a la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales, se informa que los datos de la revisión del botiquín van a ser incorporados al fichero informatizado, cuya titularidad corresponde al Instituto Social de la Marina (ISM). Asimismo se informa que podrá ejercerse el derecho de acceso, rectificación, cancelación y oposición mediante escrito dirigido a la Subdirección General de Acción Social Marítima del Instituto Social de la Marina.

ANEXO VII

Modelos de armarios y contenedores para el botiquín a bordo

1. Armarios para los botiquines A y B

Características generales:

Caja exterior de material antioxidante y de alta resistencia al choque y las vibraciones con superficie lisa y acabado que permita su limpieza rápidamente.

- Interior dividido en cajones, según las especificaciones indicadas más adelante, de forma que permita la ordenada colocación del contenido y su rápida localización.
- Sistema de cierre en puertas de fácil manejo que garantice la estanqueidad del interior y evite la humedad del contenido.
- Los diferentes armarios que compongan el botiquín deberán poder apilarse, colgarse o alinearse, de forma que sea fácil su ubicación en los espacios disponibles en cada barco.
- En el frente de las puertas de cada uno de los armarios irá claramente identificado el tipo de botiquín y el número de armario.

A) Armarios para el Botiquín A

El Botiquín A constará de 3 armarios, un maletín de reanimación y una camilla para el transporte de heridos.

▪ Armario 1:

- Con unas dimensiones mínimas de 75 cm x 60 cm x 27 cm.
- Contendrá los cajones 1 al 9 del botiquín, según el diseño de la hoja adjunta.
- En el exterior de la puerta deberá aparecer en lugar visible y en letras mayúsculas, la leyenda: “BOTIQUÍN A. ARMARIO 1”.

• Armario 2:

- Con unas dimensiones mínimas de 75 cm x 60 cm x 27 cm.
- Contendrá los cajones 10 al 14 del botiquín, según diseño de la hoja adjunta.
- En el exterior de la puerta deberá aparecer en sitio visible y en letras mayúsculas, la leyenda “BOTIQUÍN A. ARMARIO 2”.

• Armario 3:

- Con unas dimensiones mínimas de 75 cm x 60 cm x 50 cm.
- Interiormente estará dividido por 2 estantes en 3 huecos, según diseño de la hoja adjunta.
- En el estante inferior se colocará la dotación del cajón 15.
- En el exterior de la puerta deberá aparecer en sitio visible y en letras mayúsculas. La leyenda “BOTIQUÍN A. ARMARIO 3”.

- Maletín de reanimación: Caja contenedor con las siguientes características:

- Construida en material plástico anti choque de alta resistencia y color naranja.
- Estanqueidad de su continente.

- Asa de transporte integrada en el contorno.
- Refuerzos en su base estrecha, por el lado opuesto al cierre, que permitan colocarlo en posición vertical.
- Bisagras y cierres de material plástico o metálico inoxidables y resistentes al medio marino.
- Su interior estará dividido en los suficientes compartimentos para colocar ordenado todo el material de reanimación establecido en el apartado "OTRO MATERIAL FUERA DE CAJONES: MALETÍN CON EQUIPO DE REANIMACIÓN" de la dotación del Botiquín A del Anexo II del presente Real Decreto, y tendrá los soportes y anclajes precisos para evitar la rotura o deterioro del contenido.
- En su exterior deberá aparecer en sitio visible y en letras mayúsculas la leyenda "EQUIPO DE URGENCIA. REANIMACIÓN".

B) Armarios para el Botiquín B

El Botiquín B constará de 2 armarios, un maletín de reanimación y una camilla de transporte de heridos.

- Armario 1:

  - Con unas dimensiones mínimas de: 75 cm x 60 cm x 27 cm.
  - Contendrá los cajones 1 al 11 del Botiquín, según el diseño de la hoja adjunta. En el exterior de la puerta deberá aparecer en sitio visible y en letras mayúsculas, la leyenda "BOTIQUÍN B. ARMARIO 1".

- Armario 2:

  - Con unas dimensiones mínimas de75 cm x 60 cm x 50 cm.
  - Interiormente estará dividido por 2 estantes en 3 huecos, de los cuales, el superior se dividirá mediante un panel vertical en 2 compartimentos, según diseño de la hoja adjunta.
  - El contenido de los distintos huecos de este armario se corresponderá con la siguiente distribución:

    - Superior izquierdo: Cajón 12.
    - Superior derecho: Cajón 13.
    - Intermedio: Cajón 14.
    - Inferior: Cajón 15.

  - En el exterior de la puerta deberá aparecer en sitio visible y en letras mayúsculas, la leyenda "BOTIQUÍN B. ARMARIO 2".

- Maletín de reanimación: De idénticas características a las establecidas para el maletín de reanimación del botiquín A.

2. Contenedor para el botiquín C en buques que naveguen hasta 60 millas náuticas de la costa

Características generales

- Caja exterior rígida de material plástico anti choque de alta resistencia y color naranja.

- Estanqueidad de su continente.

- Asa de transporte integrada en el contorno.
- Refuerzos en su base estrecha, por el lado opuesto al cierre, que permitan colocarlo en posición vertical.
- Bisagras y cierres de material plástico o metálico inoxidables y resistentes al medio marino.
- Dimensiones que permitan alojar la dotación preceptiva de medicamentos y material sanitario en sus envases originales.
- Interior dotado de dos tapas transparentes de PVC con bisagras y anclajes que separen los medicamentos del material médico, e impidan la caída del contenido cuando se efectúe la apertura del botiquín.
- Con separadores interiores fijos y móviles para facilitar la compartimentación del botiquín adaptada a su contenido.
- En su exterior deberá aparecer en sitio visible y en letras mayúsculas, la leyenda “BOTIQUÍN C 60 MILLAS”.

3. Contenedor para el botiquín C hasta 30 millas y botes salvavidas

Características generales:

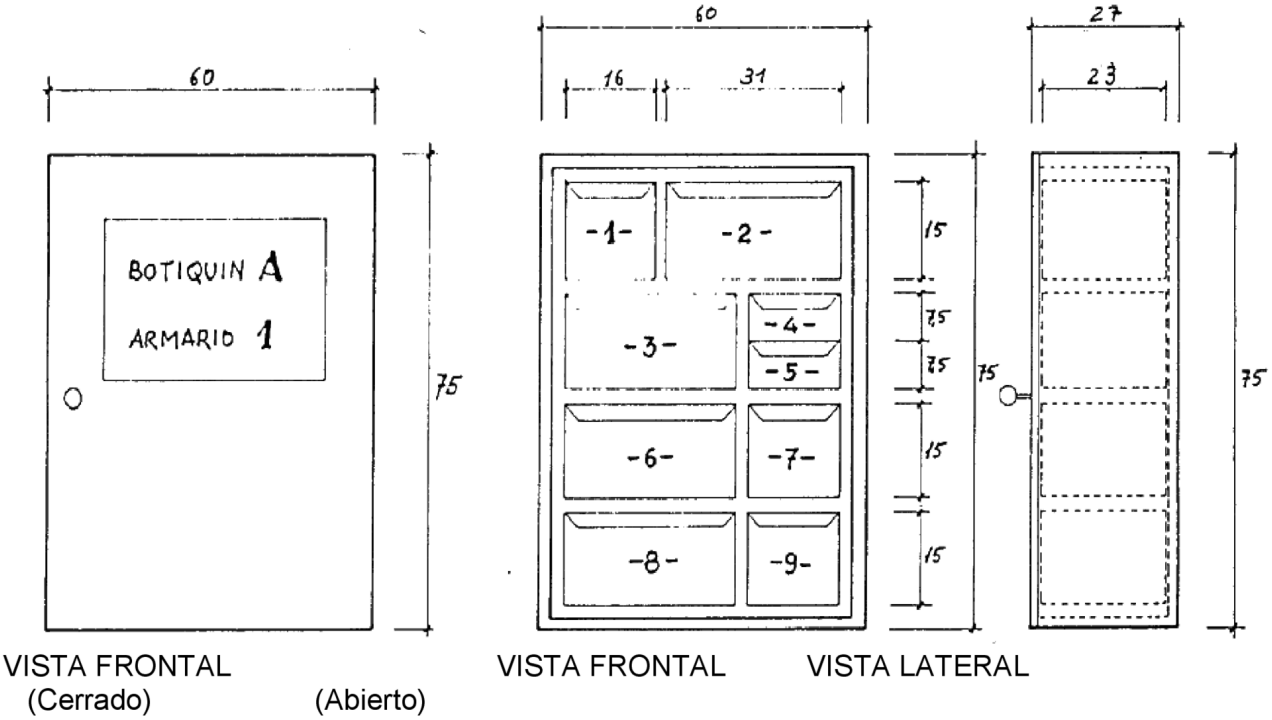
• Recipiente rígido o de material flexible de alta resistencia y color naranja, que garantice la estanqueidad de su contenido

• Dimensiones que permitan alojar la dotación preceptiva de medicamentos y material sanitario en sus envases originales.

• Apertura y cierre sencillo y de fácil manejo. En su parte exterior deberá aparecer de forma visible y en letras mayúsculas la leyenda «BOTIQUÍN C 30 MILLAS” o “BOTIQUÍN C BOTE”, según corresponda.

Botiquín A - Armario 1

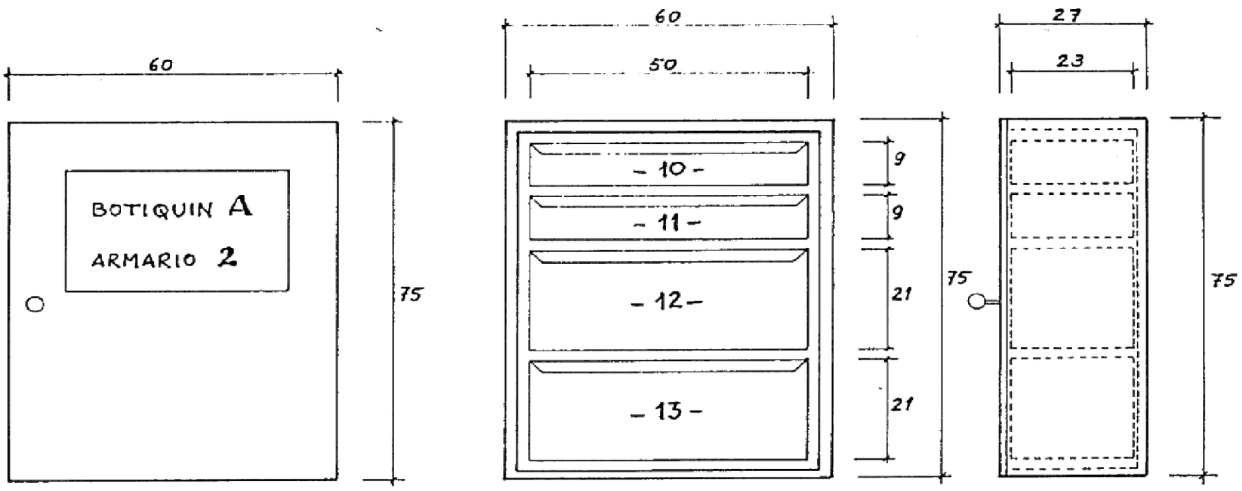
Cotas en centímetros



VISTA FRONTAL (Cerrado) (Abierto) VISTA FRONTAL VISTA LATERAL

Botiquín A - Armario 2

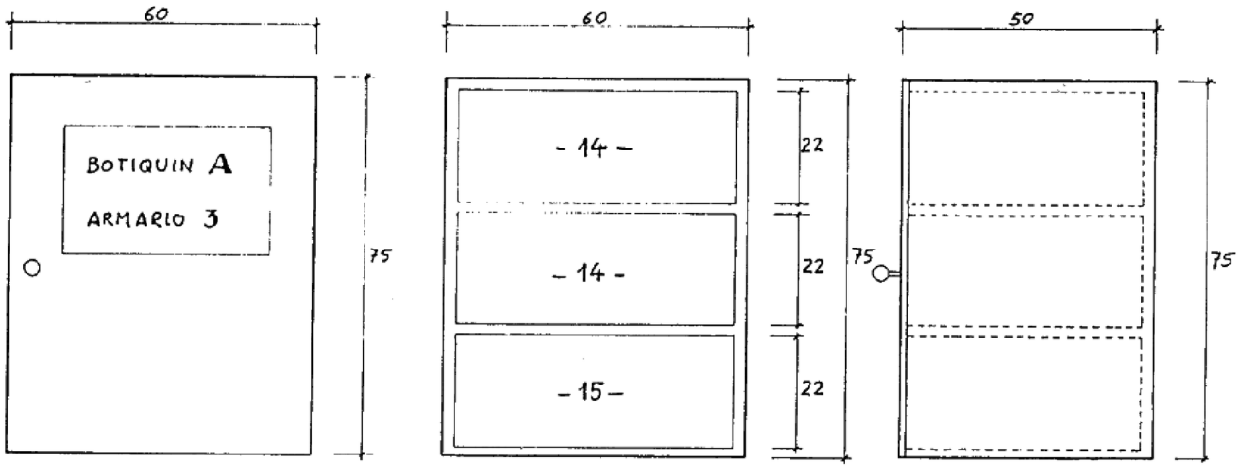
Cotas en centímetros



VISTA FRONTAL (Cerrado) VISTA FRONTAL (Abierto) VISTA LATERAL

Botiquín A - Armario 3

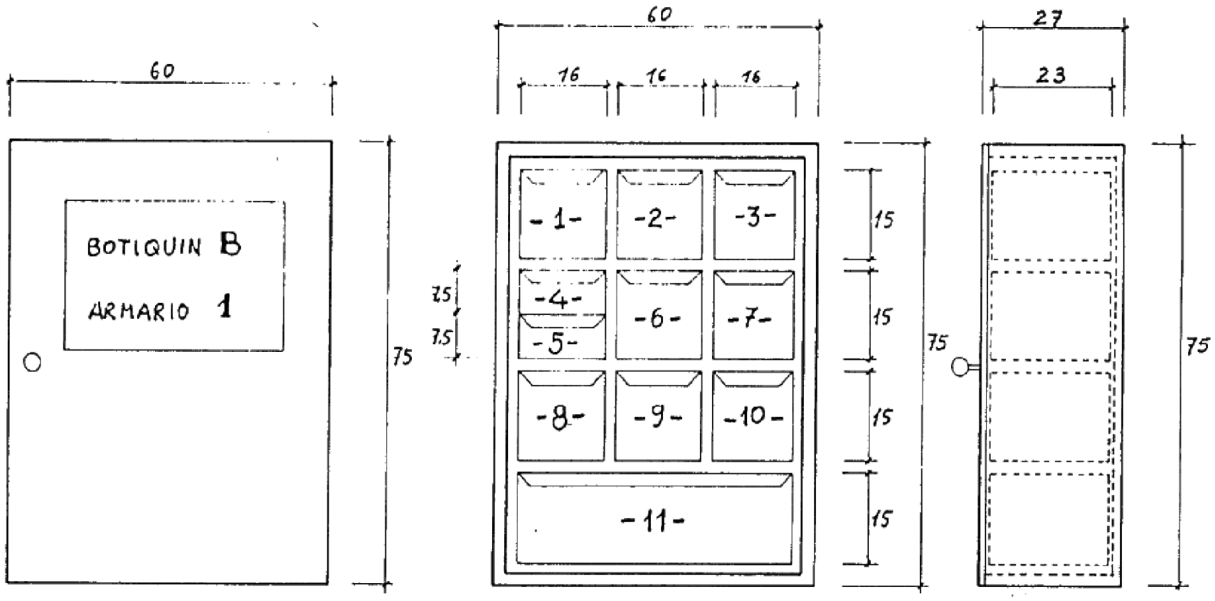
Cotas en centímetros



VISTA FRONTAL (Cerrado) VISTA FRONTAL (Abierto) VISTA LATERAL

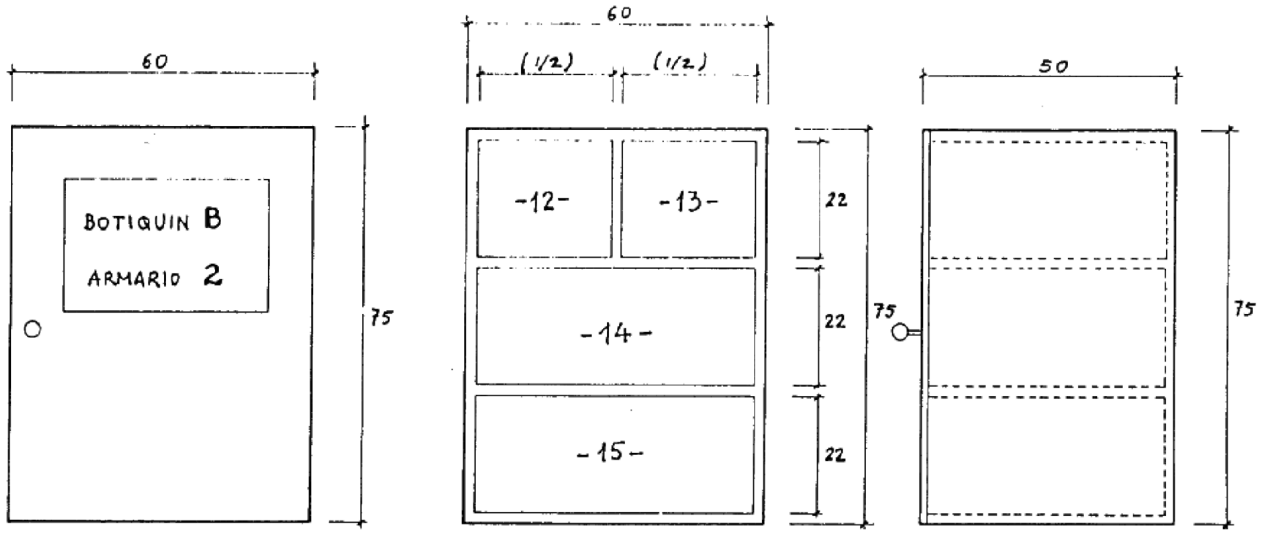
Botiquín B - Armario 1

Cotas en centímetros



VISTA FRONTAL (Cerrado) VISTA FRONTAL (Abierto) VISTA LATERAL

Botiquín B - Armario 2



VISTA FRONTAL (Cerrado) VISTA FRONTAL (Abierto) VISTA LATERAL

ANEXO VIII

Modelo unificado de solicitud a cumplimentar por las empresas (procedimiento de botiquines)

D./Dña.…… con DNI/NIE/PASAPORTE ……, en su calidad de armador/representante legal del buque /embarcación …….... NIB (nº de identificación del buque) …… perteneciente al Armador/empresa armadora …… NIF …….. Domicilio completo/razón social de la empresa……
Nombre con apellidos, teléfono y correo electrónico de la persona de contacto de la empresa o del responsable sanitario a bordo
……..……..
.....

SOLICITA (Cumplimentar únicamente la información del servicio/s solicitado/s):

1 ☐ DOTACIÓN INICIAL O REPOSICIÓN DE MEDICAMENTOS PARA EL BOTIQUÍN A BORDO

2 ☐ REVISIÓN PERIODICA DEL BOTIQUÍN A BORDO

3 ☐ DOCUMENTACIÓN DEL BOTIQUÍN A BORDO

Lugar y fecha. Fdo.:

1.- Solicitud de dotación inicial o de reposición de medicamentos

PRINCIPIO ACTIVO	CANTIDAD	CAUSA

PRINCIPIO ACTIVO	CANTIDAD	CAUSA

En caso de REPOSICIÓN se debe indicar si la solicitud está motivada por consumo, deterioro o caducidad, y además se aportará:

☐ Copia del documento de control del contenido del botiquín correspondiente a la última revisión practicada

☐ Copia del certificado de la última revisión del botiquín de a bordo

2.- Solicitud de revisión periódica del botiquín de a bordo

Tipo de buque:	
Actividad del buque:	
Número de tripulantes:	
Tipo de botiquín:	
Número de botes:	
Autorización para el transporte de mercancías peligrosas:	
Responsable sanitario a bordo	Nombre y apellidos:
	DNI/NIE:

Documentación que aporta:

- ☐ Documento de control de botiquín A.
- ☐ Documento de control de botiquín B.
- ☐ Documento de control de botiquín C 60.
- ☐ Documento de control de botiquín C 30.
- ☐ Documento de control de botiquín C de bote. Nº de botes.
- ☐ Documento de control del equipo de oxigenoterapia para buques autorizados para el transporte de mercancías peligrosas
- ☐ Documento de control de botiquín de botes salvavidas.
- ☐ Hoja de administración de fármacos.
- ☐ Otras evidencias de comprobación. Especificar……..
  ……

3.- Solicitud de documentación sanitaria del botiquín de a bordo

- ☐ Carpeta de documentación sanitaria
- ☐ Guía sanitaria versión reducida
- ☐ Etiquetas de señalización del botiquín
- ☐ Láminas de situación de síntomas
- ☐ Guía Sanitaria versión completa
- ☐ Etiquetas identificativas del botiquín C
- ☐ Etiquetas de señalización de la camilla

Los datos personales de este documento pasarán a formar parte de un fichero informatizado cuya titularidad corresponde al Instituto Social de la Marina. Conforme a la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales (BOE 6.12.2018), podrá ejercer el derecho de acceso, rectificación, cancelación y oposición mediante escrito dirigido a la Dirección del Instituto Social de la Marina, Génova 20, 4ª planta. 28004 MADRID.

ANEXO IX

Formación sanitaria: Contenidos mínimos

SECCIÓN 1

FORMACIÓN SANITARIA BÁSICA: CONTENIDOS MÍNIMOS

1 -Adquisición de conocimientos básicos de Anatomía y Fisiología del cuerpo humano

2 -Adquisición de nociones de prevención sanitaria, en particular en lo que respecta a la higiene individual y colectiva, y nociones de posibles medidas profilácticas.

3 - Adquisición conocimientos teórico-prácticos de actuación en primeros auxilios y situaciones de emergencia y urgencia sanitarias. Conocimiento práctico de las modalidades de evacuación sanitaria

SECCIÓN 2

FORMACIÓN SANITARIA ESPECÍFICA: CONTENIDOS MÍNIMOS

1 -Adquisición de conocimientos básicos de Anatomía y Fisiología del cuerpo humano

2 - Adquisición de conocimientos de semiología y técnicas exploratorias

3 -Adquisición de nociones de medicina preventiva, en particular en lo que respecta a la higiene individual y colectiva así como del barco, y nociones de posibles medidas profilácticas

4 - Adquisición conocimientos teórico-prácticos de actuación en primeros auxilios y situaciones de emergencia y urgencia sanitarias. Conocimiento práctico de las modalidades de evacuación sanitaria

5 - Adquisición de conocimientos sobre aplicación de técnicas elementales de enfermería y primeros cuidados a enfermos y accidentados.

6 - Adquisición conocimientos teórico-prácticos sobre administración de medicamentos, así como en el manejo y control del botiquín.

7 - Adquisición de un buen conocimiento de las modalidades de uso de los medios de consulta médica a distancia. Capacitación para recopilar y transmitir los datos al Centro Radio-Médico, así como practicar aquellas técnicas exploratorias y terapéuticas que le sean indicadas por el médico en la consulta radio-médica.

ANEXO X

Suministro de medicamentos para el botiquín del buque

D./Dña.……colegiado/a nº ……., facultativo/a médico/a del Servicio de Sanidad Marítima del Instituto Social de la Marina en …….. solicita sea dispensada la siguiente relación de medicamentos con el fin de proveer el botiquín del buque ……. NIB……. Armador/Empresa armadora ……. ……

Especialidad Farmacéutica	Nº de unidades

Nombre:
Nº de Colegiado/a: Sello
Fecha:

Fdo:

Suministro de medicamentos para el botiquín a bordo para varias embarcaciones

D./Dña.……colegiado/a nº…… facultativo/a médico/a del Servicio de Sanidad Marítima del Instituto Social de la Marina en …… solicita sea dispensada la siguiente relación de medicamentos con el fin de proveer el botiquín de los siguientes buques en cumplimiento de lo dispuesto en 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:

Armador:	
Buque:	NIB:
Buque:	NIB:
Buque:	NIB:
Buque:	NIB:
Buque:	NIB:

Especialidad Farmacéutica	Nº de unidades

Nombre:
Nº de Colegiado/a: Sello
Fecha:

Fdo:

§ 30

Resolución de 4 de abril de 2025, del Instituto Social de la Marina, por la que se regula el botiquín a bordo de determinados buques

Ministerio de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones
«BOE» núm. 88, de 11 de abril de 2025
Última modificación: sin modificaciones
Referencia: BOE-A-2025-7416

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, modificado por el Real Decreto 1120/2021, de 21 de diciembre, regula los tipos de botiquines destinados a la atención sanitaria de las tripulaciones de los buques y su contenido. En sus artículos 3.1 y 4, se establece que el Instituto Social de la Marina podrá autorizar excepcionalmente, en función de las características estructurales, actividad y tipo de navegación de determinadas embarcaciones, una dotación y modelos de contenedores distintos a los recogidos en los anexos II y VII, siempre que la dotación incluya los contenidos mínimos establecidos en la normativa comunitaria.

Tras la publicación del Real Decreto 119/2024, de 30 de enero, por el que se modifica 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), para incluir un régimen especial aplicable a la pesca de túnidos, se hace preciso adaptar el botiquín reglamentario de aquellas embarcaciones pesqueras que opten por cambiar su clasificación o ampliar la zona de actividad asociada a la misma, previa autorización de la Dirección General de la Marina Mercante.

Asimismo, dado el elevado número de tripulantes enrolados en determinados buques, cuya actividad se desarrolla muy alejada de las costas españolas, es preciso revisar las cantidades de fármacos y material sanitario preceptivos en los botiquines a bordo, a fin de proporcionar una atención médica adecuada a las necesidades de las personas trabajadoras del sector marítimo pesquero.

Por ello y en virtud de las facultades atribuidas por el artículo 7.1 del Real Decreto 504/2011, de 8 de abril, de estructura orgánica y funciones del Instituto Social de la Marina y por artículo 3.1 del Real Decreto 258/1999, de 12 de febrero,

Esta Dirección resuelve,

Primero. *Tipo de botiquín y dotación preceptiva de las embarcaciones pesqueras que han cambiado su clasificación o zona de actividad asociada conforme a las disposiciones adicionales segunda o tercera del 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), para incluir un régimen especial aplicable a la pesca de túnidos.*

Las embarcaciones mencionadas en las disposiciones adicionales segunda o tercera del Real Decreto 543/2007, de 27 de abril, deberán disponer de los siguientes tipos de botiquín general:

a) Un botiquín tipo C hasta 30 millas, cuyo contenido y continente se ajustará a la dotación establecida en el anexo II del Real Decreto 1120/2021, de 21 de diciembre por el que se modifica 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, las embarcaciones de pesca local, sea cual sea la eslora L, con navegación autorizada hasta un máximo de 45 millas de la costa española.

b) Un botiquín tipo C hasta 60 millas, cuyo contenido y continente se ajustará a la dotación establecida en el anexo II del 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, las embarcaciones de pesca litoral, sea cual sea la eslora L, con navegación autorizada hasta un máximo de 60 millas de la costa española.

c) Un botiquín tipo B adaptado, cuyo contenido y continente se ceñirá a lo dispuesto en el anexo I de la presente resolución, las embarcaciones de pesca litoral, sea cual sea la eslora L, con navegación autorizada desde las 60 millas hasta las 140 millas de la costa española.

Segundo. *Revisiones de los botiquines tipo B adaptado.*

La solicitud de revisión de los botiquines tipo B adaptado se efectuará conforme al procedimiento establecido en el artículo 8 del Real Decreto 258/1999, de 12 de febrero.

La revisión será efectuada por el personal sanitario designado por el Instituto Social de la Marina a bordo de las embarcaciones, verificando que el botiquín se encuentra debidamente identificado y señalizado, su dotación es la reglamentaria, las condiciones de conservación son satisfactorias, se respetan las fechas de caducidad de los elementos constituyentes y que el almacenamiento es el adecuado su conservación y mantenimiento.

Una vez realizada la revisión del botiquín se expedirá, por parte del responsable de la revisión, el correspondiente certificado de validez del botiquín, conforme al modelo que figura en el anexo II de la presente resolución.

Tercero. *Tipo de botiquín y dotación preceptiva de las embarcaciones pesqueras que disponiendo preceptivamente de un botiquín tipo B prevén cambiar su clasificación o zona de actividad temporalmente por encima de las 150 millas náuticas de distancia a la costa españolan, en campañas en el Atlántico Norte de duración no superior a cuatro meses.*

Las embarcaciones que, disponiendo preceptivamente de un botiquín tipo B, prevean cambiar su clasificación o zona de actividad temporalmente conforme a lo previsto en la disposición adicional segunda del Real Decreto 543/2007, de 27 de abril, deberán disponer de un botiquín cuyos elementos constituyentes, fármacos y material sanitario, se ajusten a la dotación establecida para el botiquín tipo A, según el número de tripulantes a bordo, en la sección I.1 del anexo II del Real Decreto 258/1999, de 12 de febrero. Dicho contenido podrá alojarse, en sus envases originales y en los cajones correspondientes, de los dos armarios del botiquín tipo B determinados en el apartado 1.B del mencionado Real Decreto 258/1999, de 12 de febrero, especialmente en lo relativo a los elementos que deben figurar en los cajones números 12,13,14 y 15. Si ello no fuera posible se deberá disponer de contenedores adicionales que permitan ubicar dicho material convenientemente señalizado.

Cuarto. *Revisión de los botiquines regulados en el resuelve tercero.*

Una vez realizada la revisión del botiquín conforme al procedimiento establecido en el artículo 8 del Real Decreto 258/1999, de 12 de febrero, se expedirá, por parte del responsable de la revisión, el certificado de validez del botiquín tipo A, haciendo constar en un documento de observaciones que el certificado de revisión emitido se expide exclusivamente a los buques y navegaciones referenciados en el Resuelve tercero de la presente resolución.

Quinto. *Dotación adicional del botiquín general a bordo de buques con un botiquín general tipo A que cuenten con una tripulación enrolada superior a 35 tripulantes.*

Los buques que dispongan de un botiquín general tipo A y cuenten con una tripulación superior a 35 tripulantes, deberán aumentar la cantidad de medicamentos y material sanitario desechable, constituyentes del botiquín a bordo, en la proporción de un envase por cada 10 tripulantes por encima de los 35 tripulantes enrolados.

Disposición final. *Entrada en vigor.*

Lo dispuesto en la presente resolución entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

ANEXO I

1. Contenido y continente del botiquín tipo B adaptado

Los botiquines tipo B adaptado deberán disponer los fármacos y material sanitario constituyente del botiquín tipo de C de 60 millas además de la dotación que se relaciona a continuación, dispuesta en departamentos señalizados por cajones conforme a la numeración descrita.

Botiquín tipo B adaptado			
Código ATC	**Principio activo**	**Presentación**	**Cantidad**
CAJÓN 1. APARATO CARDIOVASCULAR Y ANTIHEMORRÁGICOS			
CO3CA01.	FUROSEMIDA.	40 mg 30 comprimidos o cápsulas.	1
B01AB05.	ENOXAPARINA.	80 mg 2 jeringas precargadas 0,8 ml.	1
CAJÓN 2. APARATO DIGESTIVO			
A02BC01.	OMEPRAZOL.	20 mg 28 cápsulas.	1
A03FA01.	METOCLOPRAMIDA.	10 mg 12 ampollas 2 ml.	1
CAJÓN 3. ANALGÉSICOS, ANTIPIRÉTICOS, ANTIINFLAMATORIOS Y ESPASMOLÍTICOS			
M01AE01.	IBUPROFENO.	600 mg 40 comprimidos.	1
N02BB02.	METAMIZOL.	575 mg 20 cápsulas.	1
N02AX02.	TRAMADOL.	100 mg 5 ampollas.	1
A03BB.	BUTILESCOPOLAMINA, BROMURO.	10 mg 60 comprimidos.	1
A03BB.	BUTILESCOPOLAMINA, BROMURO.	20 mg 6 ampollas 1 ml.	1
B03AB15.	NALOXONA.	0,4 mg 10 ampollas.	1
CAJÓN 4. SISTEMA NERVIOSO			
N05BA06.	LORAZEPAM.	1 mg 25 comprimidos.	1
CAJÓN 6. APARATO RESPIRATORIO			
R03CC02.	SALBUTAMOL.	100 MCG/puls. 20 AERO 200.	2
R05CB01.	ACETILCISTEÍNA.	600 mg 30 sobres.	1
CAJÓN 7. OJOS, OÍDO, BOCA Y GARGANTA			
S01AA12.	TOBRAMICINA.	0,3 % colirio 5 ml.	2
	NEOMICINA + POLIMIXINA B + FLUOCINOLONA.	Gotas oído 10 ml. Por 1 ml.: Neomicina Sulfato 3,5 mg. Polimixina B Sulfato 10.000 UI y Fluocinolona. Acetónido 0,25 mg.	2
CAJÓN 8. ANTIBIÓTICOS			
J01CR.	AMOXICILINA + CLAVULÁNICO.	875/125 mg 30 sobres o comprimidos 1.	2
J01MA02.	CIPROFLOXACINO.	500 mg 20 comprimidos.	1
J06BB.	GAMMAGLOBULINA ANTITETÁNICA 500 UI.	Jeringa precargada 2 ml.	1
CAJÓN 9. ANESTÉSICOS LOCALES			
N01BB02.	LIDOCAÍNA.	2% miniplasco de10 ml.	2
CAJÓN 10. USO DERMATOLÓGICO			
D06AX09.	MUPIROCINA.	2% crema 30 g.	1
D07AB.	CLOBETASONA.	0,05 % crema 30 g.	1
D01AC08.	KETOCONAZOL.	20 mg gel loción 100 ml.	1
D06BA.	SULFADIAZINA.	1% crema. Tubo 50 g.	1
CAJÓN 11. MATERIAL DE EXAMEN MÉDICO Y CONTROL DE LA UTILIZACIÓN DEL BOTIQUÍN			
Tipo de material			Cantidad
PULSIOXIMETRO con pilas.			1

Botiquín tipo B adaptado			
Código ATC	**Principio activo**	**Presentación**	**Cantidad**
HOJAS DE TEMPERATURA 25.			HOJAS DE TEMPERATURA 25
FICHAS MÉDICAS DE EVACUACIÓN.			FICHAS MÉDICAS DE EVACUACIÓN
ETIQUETAS INFORMATIVAS PARA EVACUACIÓN DE ENFERMOS.			15
SOBRES PARA INFORMACIÓN MÉDICA CONFIDENCIAL.			15
HOJA DE REGISTRO DE ADMINISTRACIÓN DE FÁRMACOS A BORDO.			1
LINTERNA DE BOLSILLO CON FILTRO AZUL Y CON PILAS DE REPUESTO.			1
LENTE DE AUMENTO IRROMPIBLE CON MANGO.			1
TIRAS DE ORINA COLORIMÉTRICAS MULTITEST 8 PARÁMETROS MÍNIMO. Caja 100 uds.			1
GLUCÓMETRO c/CORRESPONDIENTES TIRAS REACTIVAS PARA ANÁLISIS GLUCOSA EN SANGRE CAPILAR (50 tiras).			1
TIRAS FLUORESCEÍNA OFTÁLMICAS.			25
CAJÓN 12. INSTRUMENTAL MÉDICO Y MATERIAL DE INYECCIÓN Y SUTURA.			
GRAPADORAS DESECHABLES PARA SUTURA. Caja con 30-35 grapas.			1
TIJERAS QUITAGRAPAS.			1
JERINGAS c/AGUJAS DESHECHABLES PARA INYECCIÓN IM de 5 cc. c/sistema seguridad (antipinchazo)			4
CAJÓN 13. ANTISÉPTICOS Y MATERIAL DE CURA.			
VENDAS ELÁSTICAS de 7 cm x 4 m.			2
AGENTE HEMOSTÁTICO GRANULAR DE ALTO RENDIMIENTO (CHITOSAN) Sobre 15 g.			1
ESPARADRAPO HIPOALERGÉNICO de 10 cm x 10 m.			1
GASAS GRASAS de 23 cm x 14 cm. Caja con 20 sobres.			1
TAPONES EXPANSIBLES PARA SANGRADOS NASALES de 10 cm.			5
CEPILLO PARA UÑAS.			2
MATERIAL FUERA DE CAJONES.			
CONCENTRADOR DE OXÍGENO ESTACIONARIO con rango de caudal ajustable (mínimo 5 l./minuto) o maletín de oxigenoterapia.			1

2. Continente

Los medicamentos y demás efectos deberán guardarse en contenedores rígidos de material plástico antichoque de alta resistencia, preferiblemente de color naranja. Dichos contenedores deben ser estancos, con asas integradas en el contorno, de dimensiones que permitan alojar todos sus elementos en los envases originales, con el interior dividido en suficientes compartimentos que permitan la ordenada colocación del contenido y su rápida localización, los cuales deben estar identificados conforme a los diferentes cajones especificados en el apartado 1 del presente anexo.

Dirección Provincial de.....

(Anverso)

ANEXO II

Certificado del botiquín tipo B adaptado

(Certificate of inspection for first aid kit type B adapted)

RD 119/2024 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) para incluir un régimen especial aplicable a la pesca de túnidos

RD 119/2024 determining the safety and pollution prevention standards to be met by fishing vessels under 24 meters in length (L) to include a special regime applicable to tuna fishing

El botiquín del buque.....NIB.....ha sido revisado en el Centro.....de Sanidad Marítima de.....el día.....de.....de....., habiendo sido declarado (1).....(The first aid kit of the vessel (name) registration no, was inspected in (maritime health center) on (date) and is declared to have (1).....the inspection).

La vigencia de esta revisión caduca el día.....de.....de.....
(This inspection certificate expires on).

Firma y sello del responsable de la revisión.
(Signature and rubber stamp of the person responsible for the inspection).

Firma y puesto a bordo del responsable sanitario del buque.
(Signature of and posting on board by the person responsible for health care on the vessel).

(1) Indíquese VÁLIDO, NO VÁLIDO (indicate PASSED or FAILED).

(Reverso)

Certificado del botiquín tipo B adaptado

Normativa reguladora (Governing regulations)

La revisión de los botiquines a bordo se efectúa de conformidad a lo dispuesto en el Convenio n.º 164 de la OIT, sobe la Protección de la Salud y la Asistencia Médica de la gente del mar y en el RD 258/1999, de 12 de febrero, transposición al ordenamiento jurídico español de la Directiva 92/29/CEE del Consejo, de 31 de marzo, relativa a las disposiciones mínimas de seguridad y salud para promover una mejor asistencia médica a bordo de los buques. (On board first aid kid inspections are carried out in accordance with the terms of ILO Convention no. 164 concerning Health Protection and Medical Care for Seafarers and Royal Decree 258/1999 of 12 February, which incorporates into Spanish law European Council Directive 92/29/CEE of 31 March on the minimum safety and health requirements for improved medical treatment on board vessels).

RECURSOS

En caso de disconformidad con el resultado de la revisión del botiquín a bordo, podrá formularse recurso en el plazo de un mes, ante la Dirección Provincial del Instituto Social de la Marina, de acuerdo con lo dispuesto en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas. La resolución expresa, o desestimación por silencio administrativo trascurrido el plazo de tres meses desde la interposición del recurso pone fin a la vía administrativa, pudiendo recurrirse ante el Juzgado de lo Contencioso-Administrativo en el plazo de dos o seis meses, respectivamente, de conformidad con lo establecido en el artículo 46 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa.

PROTECCIÓN DE DATOS

Conforme a la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales, se informa que los datos de la revisión del botiquín van a ser incorporados al fichero informatizado, cuya titularidad corresponde al Instituto Social de la Marina (ISM). Asimismo, se informa que podrá ejercerse el derecho de acceso, rectificación, cancelación y oposición mediante escrito dirigido a la Subdirección General de Acción Social Marítima del ISM.

§ 31

Orden ESS/2542/2014, de 5 de diciembre, por la que se establecen las bases reguladoras para la concesión de subvenciones para la dotación de los botiquines de los que han de ir provistos los buques

Ministerio de Empleo y Seguridad Social
«BOE» núm. 5, de 6 de enero de 2015
Última modificación: sin modificaciones
Referencia: BOE-A-2015-119

El Instituto Social de la Marina es una entidad de derecho público, con personalidad jurídica propia, que actúa bajo la dirección y tutela del Ministerio de Empleo y Seguridad Social, a través de la Secretaría de Estado de la Seguridad Social. Sus funciones tienen una doble dimensión, como organismo encargado de la atención social del sector marítimo-pesquero y como entidad gestora del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, teniendo como finalidad la asistencia integral a los trabajadores del mar.

Entre las competencias que el Real Decreto 504/2011, de 8 de abril, de estructura orgánica y funciones del Instituto Social de la Marina, atribuye al Instituto Social de la Marina está 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, e incluyendo la concesión de subvenciones para financiar en parte la dotación obligatoria de los botiquines de a bordo.

En cumplimiento de esta competencia y de acuerdo con las áreas de actuación que se determinan en los objetivos del Instituto Social de la Marina, se hace necesario regular la concesión de subvenciones para financiar en parte la dotación obligatoria de los botiquines de a bordo, regulados por 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. Se ha de tener en cuenta además que, en la disposición adicional única de la Orden TAS/2947/2007, de 8 de octubre, por la que se establece el suministro a las empresas de botiquines con material de primeros auxilios en caso de accidente de trabajo, como parte de la acción protectora del sistema de la Seguridad Social, se exceptúa de esta cobertura a los botiquines reglamentarios de los buques registrados y abanderados en España.

Mediante la Orden TAS/3018/2006, de 26 de septiembre, por la que se establecen las bases reguladoras para la concesión de subvenciones para la dotación de los botiquines de los que han de ir provistos los buques, se establecieron los requisitos y el procedimiento para el acceso a estas ayudas.

La línea de subvenciones a que se refieren las presentes bases está contemplada en el Plan Estratégico de Subvenciones del Ministerio de Empleo y Seguridad Social, dentro de

las líneas de subvenciones de la Secretaría de Estado de la Seguridad Social y tiene como objetivo estratégico prestar a los trabajadores del mar embarcados una asistencia sanitaria equiparable a la de los trabajadores de tierra, conforme al Convenio 164 de la OIT, sobre la protección de la salud y la asistencia médica de la gente del mar, 1987, mediante el reintegro a los empresarios de la parte del gasto farmacéutico y en material sanitario, contenido en los botiquines preceptivos de a bordo.

La publicación de este Plan Estratégico y las modificaciones normativas acontecidas desde la publicación de la Orden TAS/3018/2006, de 26 de septiembre, han puesto de relieve la necesidad de realizar una nueva orden que regule las bases para la concesión de estas subvenciones.

Entre las principales novedades que incluye esta orden se encuentran la sustitución de un órgano instructor unipersonal, la creación a nivel central de una comisión de evaluación con el cometido de unificar las propuestas de resolución provinciales en el caso de que las solicitudes superaran el crédito asignado, establecimiento de un sistema de estampillado para las facturas objeto de la subvención y el procedimiento para publicitar el carácter público de la subvención por parte de los beneficiarios de las mismas.

Esta orden se adapta a la normativa sobre subvenciones contenida en la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones, que regula el procedimiento para la concesión de subvenciones otorgadas por las administraciones públicas y en el Real Decreto 887/2006, de 21 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre.

La orden ha sido sometida al trámite de audiencia ciudadana y en su proceso de tramitación han emitido informe el Servicio Jurídico Delegado y la Intervención Delegada en los Servicios Centrales del Instituto Social de la Marina.

Esta orden se dicta de conformidad con lo establecido en el artículo 17.1 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones.

En su virtud, con la aprobación previa del Ministro de Hacienda y Administraciones Públicas, dispongo:

Artículo 1. *Objeto de la subvención.*

1. El objeto de las ayudas económicas que se regulan en esta orden es el de subvencionar la dotación inicial del botiquín del que han de ir provistos los buques, entendiéndose por tal la adquisición inicial de los fármacos y el material sanitario que componen el botiquín reglamentario a bordo, según lo dispuesto en 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, cuando sea la primera vez que el empresario solicite la ayuda correspondiente al Instituto Social de la Marina.

2. Asimismo, las ayudas económicas tienen como objeto subvencionar la reposición de los fármacos y el material sanitario que deben configurar el botiquín preceptivo, según lo dispuesto en el Real Decreto 258/1999, de 12 de febrero, entendiéndose por reposición la adquisición de los medicamentos y/o material sanitario caducados, deteriorados o consumidos.

3. Quedan excluidos de estas subvenciones los importes que se refieran a la adquisición o reposición de los armarios y contenedores donde se almacena y protege el botiquín de a bordo.

4. Las ayudas se otorgarán en concepto de subvención a fondo perdido. Su cuantía y plazos serán los que se señalen en la correspondiente convocatoria.

5. El procedimiento de concesión de estas subvenciones será el de concurrencia competitiva, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 22.1 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones.

Artículo 2. *Convocatoria.*

La convocatoria anual de ayudas económicas para la dotación inicial o reposición del contenido preceptivo de los botiquines de a bordo se regirá por esta orden y se realizará por Resolución del Director del Instituto Social de la Marina.

Dicha convocatoria tendrá los contenidos que se relacionan en el artículo 23.2 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre.

Artículo 3. *Beneficiarios.*

1. Podrán solicitar las subvenciones reguladas en esta orden los empresarios de embarcaciones debidamente registradas o abanderadas en España, de acuerdo con lo dispuesto 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, que realicen navegación marítima o pesquera con exclusión de:

La navegación fluvial.
Los buques de guerra.
Las embarcaciones de recreo utilizadas para fines no comerciales que no dispongan de una tripulación profesional, y
Los remolcadores que naveguen en la zona portuaria.

De acuerdo a lo establecido en el artículo 3 de 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, se entenderá por empresario el armador o empresa naviera o pesquera registrada propietaria de un buque, salvo si el buque ha sido fletado con la cesión de la gestión náutica o es gestionado, total o parcialmente, por una persona física o jurídica que no sea el propietario registrado, con arreglo a los términos de un acuerdo de gestión; en este caso, será considerado eventualmente como empresario el fletador con gestión náutica o la persona física o jurídica que efectúa la gestión del buque.

2. Las comunidades de bienes o cualquier tipo de unidad económica o patrimonio separado, tales como comunidades de propietarios, comunidades hereditarias, asociaciones de cuentas en participación y, en general, las entidades de base patrimonial que, aun careciendo de personalidad jurídica, cuenten con una administración común estable podrán ser beneficiarios de las subvenciones siempre que se encuentren en la situación descrita en el apartado anterior.

Artículo 4. *Requisitos de los beneficiarios.*

Para obtener la condición de beneficiarios de las ayudas reguladas en esta orden, los solicitantes deberán reunir los siguientes requisitos:

a) Ser empresarios de embarcaciones debidamente registradas o abanderadas en España sujetos a la obligación de llevar permanentemente el botiquín de a bordo, según la categoría en que esté clasificado, conforme a lo establecido en el anexo I del Real Decreto 258/1999, de 12 de febrero.

b) Acreditar haber realizado el gasto correspondiente a la dotación inicial o reposición del botiquín de a bordo de que se trate. El gasto se acreditará mediante facturas originales y demás documentos de valor probatorio equivalente con validez en el tráfico jurídico mercantil o con eficacia administrativa.

c) De acuerdo con lo regulado en el artículo 13.2 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, no podrán obtener la condición de beneficiario de las subvenciones reguladas en esta orden las personas o entidades en quienes concurra alguna de las circunstancias enumeradas en los distintos apartados de dicho artículo.

Artículo 5. *Clases de ayudas.*

Las ayudas reguladas en esta orden serán de dos tipos:

a) Ayudas para la dotación inicial de botiquines.

Dirigidas a subvencionar la adquisición inicial de los fármacos financiados por el sistema de Seguridad Social y el material sanitario que componen el botiquín reglamentario a bordo, cuando sea la primera vez que el empresario solicita la ayuda correspondiente al Instituto Social de la Marina.

b) Ayudas para la reposición de botiquines.

Dirigidas a subvencionar la reposición de los fármacos financiados por el sistema de Seguridad Social y el material sanitario que deben configurar el botiquín preceptivo.

Artículo 6. *Incompatibilidad de las ayudas.*

1. Las subvenciones concedidas serán incompatibles con otras subvenciones, ayudas, ingresos o recursos para la misma finalidad, procedentes de cualesquiera administraciones o entes públicos o privados, nacionales, de la Unión Europea o de organismos internacionales.

2. La comunicación de subvenciones concurrentes se realizará y tendrá los efectos previstos en el artículo 33 del Reglamento de la Ley General de Subvenciones, aprobado por el Real Decreto 887/2006, de 21 de julio.

Artículo 7. *Solicitudes.*

1. El modelo de solicitud se publicará como anexo de la resolución de convocatoria y se suscribirá por los interesados directamente o por personas que acrediten su representación por cualquier medio válido en derecho.

2. La presentación de solicitudes así como de otros escritos y comunicaciones podrá realizarse de modo físico o telemático:

La presentación de modo físico en soporte papel podrá realizarse en las direcciones provinciales o locales del Instituto Social de la Marina donde el buque, para cuyo botiquín se solicite la ayuda, tenga asignado el código de cuenta de cotización, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 38.4 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

La presentación a través del registro electrónico se llevará a cabo, mediante el formulario cumplimentado correspondiente, a través de la sede electrónica de la Secretaría de Estado de la Seguridad Social mediante la dirección electrónica: https://sede.seg-social.gob.es.

El registro electrónico admitirá documentos que estén firmados electrónicamente mediante una firma electrónica avanzada, o mediante los sistemas de firma electrónica incorporados en el documento nacional de identidad, según lo dispuesto en la Ley 59/2003, de 19 de diciembre, de firma electrónica, que sea reconocida en la sede electrónica de la Secretaría de Estado de la Seguridad Social.

El registro electrónico emitirá un recibo de la presentación consistente en una copia autenticada del escrito, solicitud, comunicación o documento de que se trate, en el que constarán los datos proporcionados por el interesado, con indicación de la fecha y hora en que tal presentación se produjo en él y una clave de identificación de la transmisión.

3. El plazo para la presentación de solicitudes será de un mes contado a partir del día siguiente al de la publicación de la Resolución de la correspondiente convocatoria en el «Boletín Oficial del Estado». La documentación que deba aportarse conjuntamente con la misma será la estipulada en cada convocatoria. Dicha documentación deberá ser cumplimentada en todos sus extremos.

Artículo 8. *Comisiones de evaluación.*

1. En las direcciones provinciales del Instituto Social de la Marina se constituirá una Comisión de evaluación, al objeto de valorar las solicitudes y emitir el informe para formular la propuesta de resolución, compuesta por:

Presidente: El Subdirector Provincial.

Vocales: Un facultativo de Sanidad Marítima. Dos empleados públicos designados por la dirección provincial.

Secretario: Uno de los vocales designados por el presidente.

2. La Comisión de evaluación se ajustará, en cuanto a su funcionamiento, a lo previsto en el capítulo II del título II de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre.

3. El funcionamiento de las comisiones de evaluación se llevará a cabo con los medios materiales y personales disponibles en la dirección provincial del Instituto Social de la Marina en que se constituya.

Artículo 9. *Criterios objetivos de concesión.*

Las subvenciones se otorgarán a quienes obtengan mejor valoración de entre los solicitantes que hubieran acreditado cumplir los requisitos necesarios para ser beneficiarios. Las solicitudes serán valoradas teniendo en cuenta los siguientes criterios:

a) Cumplimiento anual de la obligación de realizar las revisiones periódicas de botiquines, según el Real Decreto 258/1999, de 12 de febrero. Se valorará el grado de cumplimiento de dicha obligación.

Haber cumplido durante el año correspondiente a la convocatoria con dicha obligación y obtenido un certificado de validez del botiquín: 40 puntos.

b) El tipo de botiquín reglamentario a bordo, primándose el tipo de botiquín C sobre el B o el A, así como el B sobre el A, según las categorías de botiquines y el contenido que se establecen en el Real Decreto 258/1999, de 12 de febrero.

Si la ayuda se solicita para un botiquín tipo A: 5 puntos.
Si la ayuda se solicita para un botiquín tipo B: 10 puntos.
Si la ayuda se solicita para un botiquín tipo C: 30 puntos.

Artículo 10. *Instrucción y resolución.*

1. La ordenación e instrucción del procedimiento de concesión de las ayudas reguladas en esta orden corresponderá a la dirección provincial del Instituto Social de la Marina donde el buque, para cuyo botiquín se solicite la ayuda, tenga asignado el código de cuenta de cotización, que realizará las actuaciones necesarias de acuerdo con lo previsto en el artículo 24 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre.

Las convocatorias podrán determinar que las solicitudes admitidas a trámite se sometan a una fase previa de calificación, en la que se verificará el cumplimiento de los requisitos exigidos para obtener la condición de beneficiario. Como resultado de esta calificación, el órgano instructor deberá emitir informe en el que se concrete la relación de interesados que no cumplen con los requisitos exigidos y las causas de dicho incumplimiento.

2. Las solicitudes que reúnan los requisitos exigidos serán evaluadas estableciéndose una comparación y prelación conforme a los criterios, formas y ponderaciones establecidos en el artículo anterior. Esta valoración será efectuada por la Comisión de evaluación provincial, que deberá emitir un informe en el que se concrete el resultado de la evaluación efectuada, de acuerdo con el artículo 24.4 de Ley 38/2003, de 17 de noviembre.

Cuando el crédito consignado en la convocatoria sea suficiente para hacer frente al pago de las cantidades susceptibles de subvención de las solicitudes presentadas, la resolución de convocatoria podrá exceptuar del requisito de fijar un orden de prelación entre dichas solicitudes.

3. El órgano instructor, a la vista del expediente y del informe de valoración, formulará, en su caso, la propuesta de resolución provisional, debidamente motivada, que deberá notificarse a los interesados en la forma que se establezca en la convocatoria, concediéndose un plazo de diez días para presentar alegaciones.

Examinadas las alegaciones aducidas, en su caso, por los interesados, se formulará la propuesta de resolución definitiva que deberá expresar la relación de solicitantes para los que se propone la concesión de las ayudas y la cuantía concedida, haciendo constar, en su caso, de manera expresa, la desestimación del resto de las solicitudes, de acuerdo con lo establecido en el artículo 25.3 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre.

4. En el caso de que, atendiendo al número de solicitudes una vez finalizado el plazo de presentación, el crédito consignado en la convocatoria fuera insuficiente, se constituirá por la Subdirección General de Acción Social Marítima una Comisión de evaluación central al objeto de unificar las propuestas de resolución provinciales en una única propuesta de resolución.

Esta propuesta de resolución centralizada, además de contener la relación de solicitantes a los que se concede la subvención con las cuantías individualizadas, de acuerdo con la valoración realizada por las comisiones de evaluación de cada dirección provincial, incluirá una relación ordenada de todas las solicitudes que, cumpliendo con las condiciones establecidas para adquirir la condición de beneficiario, no hayan sido estimadas

por rebasarse la cuantía máxima del crédito fijado en la convocatoria, con indicación de la puntuación otorgada a cada una de ellas en función de los criterios de valoración previstos.

La Comisión de evaluación central estará compuesta por:

Presidente: El Subdirector General de Acción Social Marítima.

Vocales: Un facultativo del Servicio de Sanidad Marítima y Prestaciones Sanitarias. Dos funcionarios designados por el presidente.

Secretario: El Jefe de Área de Programas Sanitarios.

Dicha Comisión de evaluación será atendida con los medios personales y materiales con los que cuenta actualmente la Subdirección General de Acción Social Marítima, órgano administrativo al que se adscribe.

5. El Director del Instituto Social de la Marina, en el plazo de quince días desde la fecha de elevación de la correspondiente propuesta de resolución definitiva, previa fiscalización de conformidad por la Intervención delegada en los servicios centrales del Instituto Social de la Marina, dictará resolución motivada en la que se expresará la relación de solicitantes a los que se concede la subvención y la cuantía concedida, haciendo constar, en su caso, de manera expresa, la desestimación del resto de las solicitudes, de acuerdo con lo preceptuado con el artículo 25.3 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre.

El plazo máximo para resolver y notificar la resolución del procedimiento no podrá exceder de seis meses, contados a partir de la publicación de la correspondiente convocatoria salvo que ésta posponga sus efectos a una fecha posterior, de acuerdo con lo establecido en el artículo 25.4 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre.

La resolución se notificará a los interesados de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 58 y 59 de Ley 30/1992, de 26 de noviembre, publicándose, en razón de las cuantías concedidas, en el «Boletín Oficial del Estado» o en los tablones de anuncios de las direcciones provinciales del Instituto Social de la Marina.

Contra las resoluciones de la Dirección del Instituto Social de la Marina, que ponen fin a la vía administrativa, podrá interponerse potestativamente recurso de reposición ante el citado órgano en el plazo de un mes a partir de la fecha de notificación, o bien impugnarla directamente ante el orden jurisdiccional contencioso-administrativo, en la forma y plazos previstos en los artículos 45 y 46 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la jurisdicción contencioso-administrativa.

Artículo 11. *Cuantía de las ayudas.*

La cuantía de las ayudas para la dotación inicial y para la reposición de botiquines se determinará por el Instituto Social de la Marina en la correspondiente convocatoria en base a un porcentaje sobre el coste real de mercado del botiquín tipo al que esté obligado a llevar la embarcación.

En todo caso, la cuantía de las ayudas concedidas al empresario por adquisición de los componentes del botiquín reglamentario a bordo no podrá superar el 100 por 100 de su coste.

En ningún caso la concesión de las subvenciones reguladas en esta orden podrá superar el importe de los créditos asignados a este fin.

Artículo 12. *Obligaciones de los beneficiarios.*

Los beneficiarios de las ayudas estarán obligados, de acuerdo con lo previsto en el artículo 14 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, a:

a) Destinar la ayuda a la situación para la que fue concedida.

b) Someterse a las actuaciones de comprobación a efectuar por el Instituto Social de la Marina y a las de control financiero que corresponderán a la Intervención General de la Seguridad Social, así como a las previstas en la legislación del Tribunal de Cuentas, aportando la información que les sea requerida.

c) Comunicar al Instituto Social de la Marina la obtención de otras ayudas para la misma finalidad, procedentes de cualesquiera otras administraciones o entidades públicas o privadas, nacionales o internacionales. Esta comunicación deberá efectuarse tan pronto como se conozca y, en todo caso, con anterioridad a la percepción de la ayuda.

d) Conservar los documentos justificativos de la aplicación de los fondos recibidos, incluidos los documentos electrónicos, en tanto puedan ser objeto de las actuaciones de comprobación y control.

e) Proceder al reintegro de los fondos percibidos en los supuestos contemplados en el artículo 37 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre.

f) Acreditar con anterioridad a dictarse la propuesta de resolución de concesión que se halla al corriente en el cumplimiento de sus obligaciones tributarias y de Seguridad Social, en los términos previstos en el artículo 22 del Reglamento de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, aprobado por el Real Decreto 887/2006, de 21 de julio.

g) Adoptar las medidas de difusión contenidas en el artículo 14 de esta orden.

Artículo 13. *Justificación de las ayudas.*

Dado que las ayudas se conceden en atención a la concurrencia de unas determinadas situaciones en el perceptor, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 30.7 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, no requerirán otra justificación que la acreditación de dicha situación previa a la concesión, sin perjuicio de los controles que el Instituto Social de la Marina establezca para verificar su existencia.

Los gastos se acreditarán mediante facturas originales y demás documentos de valor probatorio equivalente con validez en el tráfico jurídico mercantil o con eficacia administrativa.

Una vez finalizado el procedimiento de concesión de cada convocatoria, y efectuado el pago de las cantidades reconocidas, los beneficiarios que así lo deseen podrán solicitar la devolución de las facturas que se han tenido en cuenta para el cálculo de la subvención. Con carácter previo a su devolución, estas facturas se marcarán mediante una estampilla según el modelo contenido en cada convocatoria, donde se indicará, al menos, la subvención para cuya justificación ha sido presentada y la cuantía exacta que ha sido objeto de subvención.

Artículo 14. *Publicidad.*

1. Durante el año siguiente a la concesión de la subvención, con el fin de dar la adecuada publicidad del carácter público de la financiación de la misma, los beneficiarios deberán fijar, en lugar visible del botiquín principal del buque subvencionado, una pegatina según el modelo definido en cada convocatoria.

2. En las revisiones periódicas que con carácter anual se realizan del botiquín reglamentario de a bordo, se verificará el cumplimiento de esta obligación en aquellos botiquines que hubiesen sido objeto de subvención.

3. Si se hubiera incumplido esta obligación, y sin perjuicio de las responsabilidades que, por aplicación del régimen previsto en el título IV de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, pudieran corresponder, se aplicarán las siguientes reglas:

a) Si resultara aún posible su cumplimiento en los términos establecidos, el Instituto Social de la Marina requerirá al beneficiario para que adopte las medidas de difusión establecidas en un plazo no superior a 15 días, con expresa advertencia de las consecuencias que de dicho incumplimiento pudieran derivarse por aplicación del artículo 37 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre. No podrá adoptarse ninguna decisión de revocación o reintegro sin que el órgano concedente hubiera dado cumplimiento a dicho trámite.

b) Si no resultara posible su cumplimiento en los términos establecidos, el Instituto Social de la Marina podrá establecer medidas alternativas, siempre que éstas permitieran dar la difusión de la financiación pública recibida con el mismo alcance de las inicialmente acordadas. En el requerimiento que se dirija al beneficiario, deberá fijarse un plazo no superior a 15 días para su adopción con expresa advertencia de las consecuencias que de dicho incumplimiento pudieran derivarse por aplicación del artículo 37 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre.

Artículo 15. *Modificación de la resolución de la concesión.*

Toda alteración de las condiciones establecidas en el artículo 4, tenidas en cuenta para la concesión de la subvención, y, en todo caso, la obtención concurrente de subvenciones o ayudas otorgadas por otras administraciones o entidades públicas o privadas, nacionales o

internacionales, podrá dar lugar a la modificación de la resolución de concesión, de acuerdo con lo previsto en el artículo 19.4 de Ley 38/2003, de 17 de noviembre.

Artículo 16. *Control financiero y régimen de infracciones y sanciones administrativas.*

El control financiero de las subvenciones reguladas en esta orden, así como el régimen de infracciones y sanciones administrativas aplicable, será el previsto en los títulos III y IV, respectivamente, de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre.

Artículo 17. *Reintegros.*

En el caso de que concurra alguna o algunas de las circunstancias establecidas en los artículos 36 y 37 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, procederá el reintegro de las cantidades percibidas, en los términos, condiciones y con el procedimiento establecido en el título II de la referida ley.

Disposición adicional primera. *Normativa de aplicación.*

En lo no previsto por esta orden se aplicará lo dispuesto en la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, en su Reglamento, aprobado por el Real Decreto 887/2006, de 21 de julio, y en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre.

Disposición adicional segunda. *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.*

Queda derogada la Orden TAS/3018/2006, de 26 de septiembre, por la que se establecen las bases reguladoras para la concesión de subvenciones para la dotación de los botiquines de los que han de ir provistos los buques.

Disposición final única. *Entrada en vigor.*

La presente orden entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

§ 32

Orden PRE/646/2004, de 5 de marzo, por la que se establecen los contenidos mínimos de los programas de formación sanitaria específica y las condiciones para la expedición y homologación del certificado de formación sanitaria de los trabajadores del mar

Ministerio de la Presidencia
«BOE» núm. 62, de 12 de marzo de 2004
Última modificación: 20 de abril de 2018
Referencia: BOE-A-2004-4535

El artículo 9 del Convenio n.º 164 de la Organización Internacional del Trabajo, sobre la protección de la salud y la asistencia médica de la gente del mar, de 1987, establece que las personas encargadas de la asistencia médica a bordo que no sean médicos, deberán haber terminado satisfactoriamente un curso aprobado por la autoridad competente de formación teórica y práctica en materia de asistencia médica, estableciendo una formación elemental y otra del más alto nivel en función del tonelaje del buque y del tiempo de demora a la obtención de una asistencia médica cualificada.

El Real Decreto 1414/81, de 3 de julio, por el que se reestructura el Instituto Social de la Marina, atribuye a este Organismo (dependiente del Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales), entre otras competencias y funciones, la asistencia sanitaria de los trabajadores del mar a bordo y en el extranjero, utilizando los medios propios establecidos al efecto, la distribución de la Guía Sanitaria a bordo, la inspección y control de los medios sanitarios y las condiciones higiénicas de las embarcaciones, así como la educación sanitaria, la formación y promoción profesional de los Trabajadores del Mar.

Asimismo, el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar, en su forma enmendada en 1995 (Convenio STCW-78/95), así como la Directiva 2001/25/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de abril de 2001, relativa al nivel mínimo de formación en profesiones marítimas, también establecen unos requisitos mínimos en materia de primeros auxilios y cuidados médicos (Regla VI/4 del Anexo I de la citada Directiva) para la obtención de los títulos profesionales que regula.

El artículo 7 del 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, dispone que toda persona que pueda mandar un buque debe recibir una formación especializada sobre prevención de enfermedades profesionales y accidentes de trabajo a bordo y medidas que deban adoptarse en caso de accidente.

Por último, el Capítulo IV del 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, establece en su artículo 14 que los capitanes, patrones y el personal encargado de la utilización, control y mantenimiento del botiquín a bordo deberán recibir una formación sanitaria específica que se actualizará obligatoriamente con una periodicidad máxima de 5 años. Dicha formación, así como el reciclaje periódico, deberán

estar acreditados mediante la posesión de los correspondientes «certificados de formación sanitaria».

Este Real Decreto encomienda en sus artículos 14 y 15 al Ministerio de Fomento a través de la Dirección General de la Marina Mercante, al Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación a través de la Secretaría General de Pesca Marítima y al Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales a través del Instituto Social de la Marina, la determinación de los contenidos mínimos de los programas de formación encaminados a la obtención de dichos certificados así como el establecimiento de las condiciones para la expedición y homologación del Certificado de Formación Sanitaria, y la determinación de las condiciones que deben cumplir los centros públicos y privados que pretendan impartir enseñanzas para la obtención de aquéllos. Por su parte, el RD 1216/1997, de 18 de julio, autoriza también a ambos Ministerios a dictar, en el ámbito de sus respectivas competencias, cuantas disposiciones sean necesarias para la aplicación y desarrollo del mismo.

La presente Orden Ministerial trata de desarrollar y unificar los diferentes requisitos de formación sanitaria que se exige a los marinos, mediante la emisión de un certificado de formación sanitaria.

En su virtud, en uso de la facultad prevista en la Disposición final segunda del Real Decreto 1216/1997, de 18 de julio y en la Disposición final única del Real Decreto 258/1999, de 12 de febrero, a propuesta de los Ministros de Trabajo y Asuntos Sociales, de Fomento, de Educación, Cultura y Deporte, de Agricultura, Pesca y Alimentación y de Sanidad y Consumo, dispongo:

Artículo 1. *Objeto.*

La presente Orden tiene por objeto el establecimiento de las condiciones y contenidos a que han de ajustarse los cursos de formación sanitaria para los trabajadores del mar en los niveles que se determinan en los artículos tercero y cuarto de la misma, así como las condiciones para la expedición y homologación de los Certificados de Formación Sanitaria y, las condiciones que deben cumplir los centros públicos y privados que pretendan impartir enseñanzas para la obtención de los mencionados Certificados.

Artículo 2. *Ámbito de aplicación.*

Las medidas que se dictan en la presente Orden serán de aplicación a todos los tripulantes enrolados que requieran para el ejercicio de su profesión una formación profesional marítima y que no sean Médicos o Diplomados Universitarios en Enfermería, en cualquier 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 realicen navegación marítima o pesquera con exclusión de:

La navegación fluvial.

Los buques dedicados al servicio de la defensa nacional.

Las embarcaciones de recreo utilizadas para fines no comerciales que no dispongan de una tripulación profesional.

Los remolcadores que naveguen en zona portuaria. Las embarcaciones de los prácticos de puerto.

Artículo 3. *Certificados de Formación Sanitaria.*

Se crean los siguientes certificados de formación sanitaria para los trabajadores del mar:

1.º Certificado de formación sanitaria específica inicial.
2.º Certificado de formación sanitaria específica avanzado.

El contenido de los cursos se ajustará a los objetivos, temporalización y número de alumnos que se establecen en el Anexo I de la presente Orden.

Artículo 4. *Personas obligadas a recibir la formación sanitaria.*

1.º Certificado de formación sanitaria específica inicial: Están obligados a estar en posesión del certificado del curso de formación sanitaria específica inicial:

Todos los oficiales encargados de la guardia en cámara de máquinas.

Los capitanes, patrones y oficiales que hayan de encargarse de la guardia de navegación en embarcaciones obligadas a llevar el botiquín C, según lo dispuesto en el Real Decreto 258/1999, de 12 de febrero.

2.º Certificado de formación sanitaria específica avanzado: Están obligados a estar en posesión del certificado del curso de formación sanitaria específica avanzada los capitanes, patrones y oficiales que hayan de encargarse de la guardia de navegación en buques obligados a llevar el Botiquín A o B, según lo dispuesto en el Real Decreto 258/1999, de 12 de febrero.

Artículo 5. *Condiciones que deben reunirlos centros que vayan a impartir los cursos de formación sanitaria.*

Los cursos de formación sanitaria para los trabajadores del mar, contemplados en la presente Orden, podrán ser impartidos por los Centros Educativos Oficiales y Privados y por el Instituto Social de la Marina.

Para llevar a cabo la realización de dichos cursos, todo Centro deberá reunir las condiciones mínimas establecidas en el Anexo II de la presente Orden.

Artículo 6. *Condiciones que debe reunir el profesorado que vaya a impartir los cursos de formación sanitaria.*

El profesorado que imparta los cursos de Formación Sanitaria Específica deberá estar integrado al menos por un Licenciado en Medicina y un Diplomado Universitario en Enfermería que, además, debe reunir los requisitos especificados en la Sección A-1/6 del Código de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar (Código de Formación), contenido en el Anexo I de las enmiendas de 1995 al anexo del Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar, 1978 (hecho en Londres el 7 de julio de 1978 y publicado en el «Boletín Oficial del Estado» de 7 de noviembre de 1984); Resolución 1 sobre la aprobación de las enmiendas y del Código de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar (Código de formación; Resolución 2 sobre la aprobación del código, aprobadas el 7 de julio de 1995 por la conferencia de las partes en el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar, publicado en el «Boletín Oficial del Estado» de 20 de mayo de 1997).

Artículo 7. *Homologación y control.*

La homologación y el control en relación a las condiciones que deben reunir los Centros Privados que pretendan impartir estos cursos será llevada a cabo por el Instituto Social de la Marina, que comprobará específicamente si la Entidad solicitante dispone de los medios humanos y materiales establecidos en la presente Orden para la realización de los cursos, con el informe favorable del Ministerio de Fomento a través de la Dirección General de Marina Mercante o el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, a través de la Secretaría General de Pesca Marítima.

Los centros de formación informarán al Instituto Social de la Marina de las fechas de inicio y finalización de los cursos. Asimismo, aportarán información sobre la distribución del contenido del curso en las fechas de desarrollo del mismo.

Finalizado cada curso, los centros deberán remitir al Instituto Social de la Marina, en un plazo no superior a siete días desde su finalización, el acta correspondiente al curso realizado, adelantando, dentro del plazo de las 72 horas posteriores a la finalización del curso, mediante medios telemáticos, los datos de los alumnos que hayan superado el mismo. Por otra parte, entregarán a los citados alumnos la certificación acreditativa de haber superado el curso.

A ambos efectos, los centros podrán utilizar los modelos que consideren oportunos, respetando en todo caso los contenidos mínimos que se determinan en el Anexo III de esta Orden.

Artículo 8. *Certificados.*

Al personal que efectúe los cursos a que se refieren los artículos anteriores y supere las pruebas teórico prácticas que se establezcan con arreglo a sus objetivos, se le expedirá el correspondiente certificado por el Instituto Social de la Marina conforme al Anexo IV de conformidad con la regla VI/4 del Convenio Internacional STCW-78/95.

Los certificados de Formación Sanitaria Específica a favor de capitanes, patrones y oficiales en quienes éstos deleguen la utilización, control y mantenimiento del botiquín, tendrá una validez máxima de cinco años, debiendo, una vez transcurrido dicho plazo, realizar un nuevo curso de Formación Sanitaria específica (inicial o avanzada) a fin de renovar dichos certificados.

Artículo 9. *Equivalencias.*

El certificado de formación sanitaria específica inicial equivale a la formación en primeros auxilios a bordo establecida en la regla VI/4 apartado 2 del Anexo I de la Directiva 2001/25/CE relativa al nivel mínimo de formación en profesiones marítimas (Regla VI/4-2 del STCW-78/95, sección A-VI/4-1).

El certificado de formación sanitaria específica avanzado equivale a la formación en cuidados médicos a bordo establecida en la regla VI/4 apartado 1 del Anexo I de la Directiva 2001/25/CE relativa al nivel mínimo de formación en profesiones marítimas (Regla VI/4-1 del STCW-78/95, sección A-VI/4-2).

Disposición transitoria primera. *Homologación de diplomas.*

Los poseedores de diplomas emitidos por el Instituto Social de la Marina con anterioridad a la entrada en vigor de la presente Orden podrán solicitar su homologación en un plazo de 9 meses a partir de su entrada en vigor con arreglo a las siguientes directrices:

a) Los cursos de formación sanitaria nivel 2 o curso FORMAC II se homologarán al curso de formación sanitaria específica inicial, si el temario se ajusta a los objetivos de dicho curso.

b) Los cursos de formación sanitaria nivel 3, curso FORMAC III o Formación Sanitaria para mandos se homologarán al curso de formación sanitaria específica avanzada.

Disposición transitoria segunda. *Fecha límite para la obtención de certificados.*

A partir de 1 de julio de 2004 a los tripulantes que pretendan embarcarse se les exigirá la acreditación de estar en posesión de los certificados regulados en la presente Orden.

Disposición adicional primera. *Actualización técnica de los cursos.*

El Instituto Social de la Marina actualizará los objetivos, la duración y la temporalización de los cursos, así como las condiciones de homologación de los centros en función de los avances técnicos y de las modificaciones de los botiquines.

Disposición adicional segunda. *Personal titulado que puede solicitar la expedición del Certificado de Formación Sanitaria Específica inicial.*

A los poseedores de los Títulos: «Técnico Superior en Supervisión y Control de máquinas e instalaciones del buque» o «Técnico Superior de Navegación, Pesca y Transporte Marítimo», expedidos por las Administraciones Educativas competentes, se le expedirá, previa petición del interesado, el Certificado de Formación Sanitaria Específica inicial, que figura en el Anexo IV de la presente Orden.

Disposición adicional tercera. *Personal que puede solicitar la expedición del Certificado de Formación Sanitaria Específica avanzada.*

A los poseedores de títulos impartidos por los Centros de Estudios Superiores de la Marina Civil o en las Facultades de la Marina Civil, o equivalentes, expedidos por las Administraciones competentes, se les expedirá, previa petición del interesado, el Certificado de Formación Sanitaria Específica avanzada, que figura en el Anexo IV de la presente Orden.

Disposición final única. *Entrada en vigor.*

La presente Orden entrará en vigor a los veinte días siguientes al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

ANEXO I

Objetivos de la formación sanitaria específica

Formación sanitaria específica inicial

Recursos sanitarios para los marinos:

– Identificar y analizar los diferentes recursos sanitarios preventivos y asistenciales para los trabajadores del mar: reconocimientos médicos, revisión de botiquines a bordo, formación sanitaria específica, inspección de las condiciones higiénico-sanitarias a bordo, campañas preventivas, asistencia sanitaria a bordo y en el extranjero.
– Tomar conciencia de los fines que se persiguen con su realización.
– Conocer la normativa nacional e internacional en la materia.

Estructura y funciones del cuerpo humano:

– Definir los términos anatómicos precisos para la trasmisión de datos sanitarios en una consulta radiomédica: medial, lateral, distal, proximal, superior, inferior, anterior, posterior, numeración de los dedos.
– Describir la estructura y las principales funciones de los siguientes aparatos y sistemas del cuerpo humano:

• Sistema sanguíneo.
• Aparato circulatorio.
• Aparato respiratorio.
• Aparato digestivo.
• Sistema genito-urinario.
• Aparato locomotor.
• Sistema nervioso.

– Identificar y localizar en un maniquí los principales órganos y estructuras anatómicas.

Examen del paciente:

– Recoger datos útiles, síntomas y signos para la elaboración de una historia clínica básica.
– Valorar el estado de consciencia o inconsciencia de la víctima.
– Localizar, identificar y cuantificar la presencia o ausencia de pulso carotídeo y radial.
– Diferenciar entre un pulso rítmico o arrítmico y fuerte o débil.
– Localizar, identificar y cuantificar la presencia o ausencia de respiración.
– Efectuar una toma de temperatura con un termómetro reglamentario.
– Valorar el reflejo pupilar.
– Realizar una exploración elemental.

Asfixia y parada cardíaca:

– Identificar las principales causas de asfixia y parada cardíaca.
– Realizar de forma correcta en un maniquí de RCP tres métodos para permeabilizar la vía aérea, incluyendo la introducción de cánulas orofaríngeas.
– Realizar de forma correcta en un maniquí de RCP la técnica de ventilación «boca a boca» (o «boca nariz») y el masaje cardíaco externo con uno y dos socorristas.
– Realizar de forma correcta en un maniquí de RCP una técnica de ventilación con insufladores manuales.
– Identificar cuándo no puede utilizarse el método del «boca a boca».
– Recordar y efectuar en una simulación el algoritmo de actuación en caso de una parada cardio-respiratoria (soporte vital básico)

– Identificar la sintomatología acompañante de una obstrucción de la vía aérea baja y efectuar de forma correcta las maniobras adecuadas de desobstrucción.

Hemorragias:

– Identificar los principales tipos de hemorragia.
– Demostrar el control de las hemorragias mediante la compresión de la herida y la elevación del miembro.
– Localizar los principales puntos de compresión arterial y realizar la compresión arterial de los puntos humeral y femoral para el control de hemorragias en miembros.
– Describir cómo, cuándo y dónde debe usarse el torniquete.
– Describir las medidas que deben aplicarse en caso de epistaxis.

Choque:

– Identificar y analizar las causas más frecuentes del choque.
– Describir cinco síntomas/signos del choque.
– Efectuar las medidas de primeros auxilios que deberían aplicarse en caso de accidente o enfermedad grave.
– Colocar a la víctima en la postura más adecuada en función de su estado:

• Posición lateral de seguridad.
• Posición anti-choque.
• Posición en heridas torácicas graves.
• Posición en heridas abdominales graves.

Heridas y quemaduras:

– Reconocer los principales tipos y causas más frecuentes de las heridas y quemaduras.
– Valoración de la gravedad de las heridas y quemaduras.
– Identificar los principios generales del tratamiento de las heridas y quemaduras.
– Realizar la limpieza, desinfección y protección de las heridas y quemaduras, incluyendo la utilización de vendajes de dedos y mano, antebrazo y brazo.
– Identificar las heridas susceptibles de sutura cutánea adhesiva estéril y valorar la indicación del uso de gasas grasas.
– Describir las principales complicaciones de las heridas y quemaduras y adoptar las medidas necesarias para su protección.
– Identificar las primeras medidas a adoptar ante heridas graves: heridas torácicas soplantes y heridas abdominales con evisceración.

Trastornos por calor y frío:

– Reconocer los principales trastornos por calor: agotamiento por calor, golpe de calor, insolación y calambres por calor.
– Describir las pautas de actuación en los trastornos por calor.
– Identificar los principales síntomas y signos de la hipotermia.
– Describir las principales medidas a adoptar ante un paciente hipotérmico.

Traumatismos:

– Identificar los principales signos y síntomas de los traumatismos de partes duras y blandas: lesiones musculares, esguinces, luxaciones y fracturas.
– Identificar los principales signos y síntomas de los traumatismos craneoencefálicos y de columna vertebral.
– Valorar la necesidad de una correcta inmovilización para el posterior transporte de los heridos.
– Preparar y colocar materiales aptos para improvisar una férula.
– Preparación y aplicación de férulas maleables para dedo y férulas hinchables.
– Preparar al accidentado para su evacuación o traslado, incluyendo la técnica de colocación de un collarín cervical rígido graduable.
– Emplear correctamente los distintos métodos de rescate y transporte de un herido:

• Técnicas y/o maniobras sin utilización de camillas:

Con un socorrista (rescate de un accidentado de lugares angostos y rescate de una persona para su evacuación por escalera).

Con dos socorristas (sillas de dos y tres manos).

Con varios socorristas para posibles lesionados de columna vertebral (técnica del puente, técnica de la cuchara y método de la manta).

• Técnicas y/o maniobras con uso de una camilla improvisada.

Intoxicaciones:

– Recordar las vías de entrada de tóxicos en el organismo.
– Identificar los principales síntomas que producen las intoxicaciones.
– Analizar la pauta correcta de actuación ante un paciente intoxicado.
– Identificar los principales riesgos toxicológicos a bordo.

Accidentes de trabajo y enfermedades profesionales:

– Definir el concepto de accidente de trabajo y enfermedad profesional.
– Citar la normativa nacional e internacional básica relativa a accidentes de trabajo, enfermedades profesionales y prevención de riesgos laborales.
– Analizar y evaluar los principales riesgos laborales en el sector marítimo pesquero.
– Identificar las herramientas básicas necesarias para prevenir los riesgos dentro del sector marítimo pesquero.

Higiene individual y colectiva:

– Recordar el concepto de la higiene.
– Tomar conciencia de la importancia de la higiene individual y colectiva:

• Higiene de la piel.
• Higiene de los órganos de los sentidos.
• Higiene de la ropa, del calzado y de los equipos de trabajo.
• Higiene sexual.
• Higiene mental.
• Higiene en climas adversos.
• Orden y limpieza.

– Analizar la importancia de las técnicas de saneamiento del buque: desinfección, desinsectación y desratización.
– Tomar conciencia de la importancia de una correcta vacunación en el trabajador del mar.

Administración de medicamentos y botiquines a bordo:

– Identificar el tipo de botiquín que debe llevar la embarcación y la composición del mismo.
– Tomar conciencia de la importancia del mantenimiento y reposición adecuados del botiquín a bordo.
– Diferenciar entre el concepto de principio activo y nombre comercial.
– Recordar la forma correcta de administración de medicamentos por las diferentes vías.
– Adquirir la destreza suficiente para la administración correcta y segura de los inyectables intramusculares.
– Reconocer la importancia de las incompatibilidades entre medicamentos, efectos secundarios y caducidad de los mismos.
– Analizar la importancia de cumplimentar la documentación sanitaria a bordo: el libro de administración de fármacos a bordo, el documento de control del contenido de los botiquines a bordo.
– Evaluar la importancia de la asepsia.

Consulta médica por radio:

– Identificar las posibilidades de contactar con los centros radio médicos mundiales.
– Reconocer la importancia de seguir los consejos indicados a través de la radio.

– Efectuar una consulta médica por radio simulada, utilizando la historia clínica básica y los botiquines reglamentarios a bordo.

Temporalización

Temario	Teoría – Horas	Prácticas – Horas
Recursos sanitarios para los marinos	1	0
Estructura y funciones del cuerpo humano	1	0
Examen del paciente	1	1,5
Asfixia y parada cardíaca	1	2
Hemorragias	0,5	0,5
Choque	0,5	0,5
Heridas y quemaduras	1	1,5
Trastornos generales por calor y frío	0,5	0
Traumatismos, rescate y transporte	1	2
Intoxicaciones a bordo	1	0
Accidentes de trabajo y enfermedades profesionales	1	0
Higiene individual y colectiva	0,5	0
Administración de medicamentos. Botiquines a bordo	0,5	1,5
Consulta médica por radio	0,5	1,5
Total (incluida la evaluación)	11	11
	22	

Los cursos deberán contar durante su impartición con, al menos, un Licenciado en Medicina y Cirugía o equivalente y un Graduado en Enfermería o Diplomado Universitario en Enfermería o equivalente.

El número máximo de alumnos por curso será de dieciséis.

Formación sanitaria específica avanzada

Recursos sanitarios para los marinos:

– Identificar y analizar los diferentes recursos sanitarios preventivos y asistenciales para los trabajadores del mar y tomar conciencia de los fines que se persiguen con su realización: reconocimientos médicos, revisión de botiquines a bordo, formación sanitaria específica, inspección de las condiciones higiénico-sanitarias a bordo, campañas preventivas, asistencia sanitaria a bordo y en el extranjero.

– Conocer la normativa nacional e internacional en la materia.

Estructura y funciones del cuerpo humano:

– Conocer los términos anatómicos precisos para la trasmisión de datos sanitarios en una consulta radiomédica: Medial, lateral, distal, proximal, superior, inferior, anterior, posterior, numeración de los dedos.

– Identificar los siguientes términos histológicos: Tejido, células y substrato.

– Describir la estructura y las principales funciones de los siguientes aparatos, sistemas y órganos del cuerpo humano:

• Sistema sanguíneo.
• Aparato circulatorio.
• Aparato respiratorio.
• Aparato digestivo.
• Sistema genito-urinario.
• Aparato locomotor.
• Sistema nervioso central y periférico.
• Órganos de los sentidos.

– Identificar y localizar en un maniquí los principales órganos y estructuras anatómicas.

Historia clínica elemental y examen del paciente:

– Recoger datos de filiación, antecedentes familiares y personales, síntomas y signos para la elaboración de una historia clínica básica.
– Valorar el estado de consciencia o inconsciencia de la víctima.
– Localizar, identificar y cuantificar la presencia o ausencia de pulso carotídeo y radial.
– Diferenciar entre un pulso rítmico o arrítmico y fuerte o débil.
– Localizar, identificar y cuantificar la presencia o ausencia de respiración.
– Efectuar un mínimo de dos tomas de temperatura con el termómetro reglamentario y transcribir el resultado a la hoja de temperatura (hoja modelo 1 del real decreto 258/1999).
– Medir la presión arterial sistólica y diastólica.
– Explicar la diferencia entre auscultación y palpación para obtener la presión arterial.
– Valorar el reflejo pupilar.
– Realizar una exploración elemental:

• Cabeza y cuello: Inspección general, pares craneales, exploración ORL, adenopatías, movilidad cervical.
• Tórax: Inspección general, auscultación pulmonar y cardíaca básica.
• Abdomen: Inspección general, palpación abdominal básica, maniobra de Blumberg, puño percusión renal.
• Extremidades: Inspección general, fuerza, sensibilidad, movilidad, maniobra de Lasègue, adenopatías axilares e inguinales.
• Exploración neurológica básica: Coordinación, equilibrio y sensibilidad.

– Elaborar con los datos recogidos en la anamnesis y en la exploración física una historia clínica elemental para ser transmitida al centro radio-médico.

Asfixia y parada cardíaca:

– Identificar las principales causas de asfixia y parada cardíaca.
– Realizar de forma correcta en un maniquí de RCP los métodos para permeabilizar la vía aérea, incluyendo la introducción de cánulas orofaríngeas.
– Realizar de forma correcta en un maniquí de RCP la técnica de ventilación «boca a boca» (o «boca nariz») y el masaje cardíaco externo con uno y dos socorristas.
– Realizar de forma correcta en un maniquí de RCP una técnica de ventilación con insufladores manuales con y sin oxígeno.
– Diferenciar cuándo puede utilizarse el «boca a boca» y cuándo debe emplearse una técnica de ventilación con insufladores manuales.
– Identificar los componentes del «maletín con equipo de reanimación» del botiquín reglamentario. Analizar las medidas de seguridad a seguir durante el almacenamiento y manipulación de oxígeno.
– Identificar las indicaciones y modo de la oxigenoterapia.
– Recordar y efectuar en una simulación el algoritmo de actuación en caso de una parada cardio-respiratoria.(soporte vital básico)
– Identificar la sintomatología acompañante de una obstrucción de la vía aérea baja y efectuar de forma correcta las maniobras adecuadas de desobstrucción.

Hemorragias y choque:

– Diferenciar entre una hemorragia arterial, una venosa y una capilar; y entre una hemorragia externa, una interna y una exteriorizada.
– Demostrar el control de las hemorragias externas mediante la compresión de la herida y la elevación del miembro.
– Localizar los principales puntos de compresión arterial y realizar la compresión arterial de los puntos humeral y femoral para el control de hemorragias en miembros.
– Describir cómo, cuándo y dónde debe usarse el torniquete.
– Analizar posibles causas de hemorragias exteriorizadas y medidas de primeros auxilios, incluyendo la atención a enfermos con epistaxis.
– Identificar y analizar las causas más frecuentes del choque.
– Describir seis síntomas/signos del choque inicial.
– Efectuar las medidas de primeros auxilios que deberían aplicarse en caso de accidente o enfermedad grave.
– Colocar a la víctima en la postura más adecuada en función de su estado:

• Posición en epistaxis.
• Posición lateral de seguridad.
• Posición anti-choque.
• Posición en heridas torácicas graves.
• Posición en heridas abdominales graves.

Heridas:

– Identificar los principios generales del tratamiento de las heridas.
– Realizar la limpieza y desinfección de una herida.
– Identificar las heridas susceptibles de sutura.
– Analizar las diferentes técnicas de cierre de heridas.
– Realizar los tres tipos de sutura: con puntos de cinta adhesiva, con seda y con grapas y su retirada.
– Proteger una herida mediante la realización de dos tipos de vendajes distintos.
– Evaluar la necesidad de utilizar las diferentes técnicas de asepsia.
– Describir la actuación ante heridas torácicas y abdominales graves.

Quemaduras y congelaciones:

– Identificar tres estratos histológicos y definir las funciones de la piel.
– Describir los agentes más frecuentes que pueden causar una quemadura o congelación.
– Definir las principales características de una quemadura o congelación de primer grado, de una de segundo y de una de tercer grado.
– Demostrar el conocimiento de «la regla de los nueves», dividiendo el dibujo de un cuerpo humano en las partes adecuadas.
– Realizar la limpieza, desinfección y protección de una quemadura o una congelación simuladas, con los materiales del botiquín, con especial referencia a las quemaduras y congelaciones en cabeza, dedos y mano y antebrazo y brazo.
– Definir las actuaciones especiales a seguir en caso de quemaduras químicas o eléctricas.
– Identificar las complicaciones de las quemaduras.
– Describir medidas generales a tomar en caso de quemaduras o congelaciones extensas.

Trastornos por frío y calor:

– Enumerar los síntomas y signos de la exposición al frío.
– Definir el término hipotermia.
– Explicar el algoritmo de actuación para el rescate y cuidado de un «hombre al agua» o de un paciente hipotérmico.
– Describir los signos y síntomas de tres cuadros que puedan suceder tras la zambullida: Hidrocución (síncope termo diferencial), hiperventilación, shock cardio-respiratorio reflejo.
– Definir los síntomas y signos de tres patologías producidas por la exposición al calor: golpe de calor, agotamiento por el calor e insolación.
– Identificar las medidas de primeros auxilios en casos de golpe de calor, agotamiento por calor e insolación.

Intoxicaciones:

– Describir el concepto de intoxicación e identificar las principales vías de entrada de tóxicos en el organismo.
– Analizar los síntomas y signos principales que producen las intoxicaciones por vía inhalatoria y el algoritmo de actuación ante un paciente presuntamente intoxicado por esta vía.
– Analizar los síntomas y signos principales que producen las intoxicaciones por vía cutánea y ocular y las medidas de primeros auxilios a seguir.
– Analizar los síntomas y signos principales que producen las intoxicaciones por vía digestiva, diferenciando entre sustancias corrosivas y no corrosivas y el algoritmo de actuación ante cada una de ellas.

– Identificar cuándo debe llevarse a bordo el botiquín de antídotos y analizar la utilización de los antídotos generales.

– Tomar conciencia de la importancia de la utilización de la Guía de Primeros Auxilios para uso en caso de accidentes relacionados con mercancías peligrosas (GPA).

Esguinces, luxaciones y fracturas:

– Diferenciar los conceptos de lesión muscular, esguince, luxación y fractura.

– Identificar los principales signos y síntomas de los traumatismos de partes duras, con atención especial a los traumatismos craneales y de columna vertebral.

– Diferenciar entre una fractura abierta y una cerrada.

– Valorar la necesidad de una correcta inmovilización para el posterior transporte del accidentado, con especial atención a los traumatismos de columna vertebral y sus complicaciones.

– Realizar la técnica adecuada de colocación de un collarín cervical.

– Demostrar una correcta preparación y aplicación de las férulas incluidas en el botiquín reglamentario: férula de Cramer, férula de aluminio-látex y férula hinchable.

– Demostrar una correcta preparación y aplicación de materiales diversos, aptos para improvisar una férula.

– Realizar una correcta inmovilización de las siguientes fracturas/luxaciones/esguinces:

• Clavícula.
• Hombro.
• Huesos largos del miembro superior y de la pierna.
• Fémur.
• Muñeca/mano/dedos.
• Tobillo/pie.

Accidentes de trabajo y enfermedades profesionales:

– Definir el concepto de accidente de trabajo y enfermedad profesional.

– Citar la normativa nacional e internacional básica relativa a accidentes de trabajo, enfermedades profesionales y prevención de riesgos laborales.

– Analizar y evaluar los principales riesgos laborales en el sector marítimo pesquero.

– Citar las herramientas básicas necesarias para prevenir los riesgos dentro del sector marítimo pesquero.

Higiene personal y del buque:

– Recordar el concepto de la higiene.

– Tomar conciencia de la importancia de la higiene individual y colectiva:

• Higiene de la piel.
• Higiene de los órganos de los sentidos.
• Higiene bucal.
• Higiene de la ropa, del calzado y de los equipos de trabajo.
• Higiene mental.
• Higiene en climas adversos.
• Orden y limpieza.

– Diferenciar entre los conceptos de enfermedad transmisible e infecciosa.

– Identificar los principales eslabones de la cadena epidemiológica:

• Reservorio.
• Fuente de infección.
• Mecanismo de transmisión.
• Puerta de entrada.
• Población susceptible.

– Diferenciar entre enfermo y portador.

– Analizar las distintas medidas de actuación ante un paciente infeccioso a bordo.

– Analizar la importancia de las técnicas de saneamiento del buque: desinfección, desinsectación y desratización.

– Tomar conciencia de la importancia de una correcta vacunación en el trabajador del mar.

Enfermedades de transmisión sexual y enfermedades tropicales:

– Identificar las principales enfermedades tropicales y regiones geográficas donde pueden aparecer, con especial referencia al paludismo y la fiebre amarilla.
– Analizar las principales medidas de protección personal contra la picadura de los mosquitos: Sobre el individuo y sobre los alojamientos.
– Tomar conciencia de la importancia de seguir la quimioprofilaxis y la administración de las vacunas aconsejadas cuando se va a transitar por zonas con riesgo, así como disponer de medicación antipalúdica y kits diagnósticos en el botiquín reglamentario.
– Analizar la importancia de contactar con el centro radio-médico ante la aparición de un síndrome febril cuando se navegue en zonas tropicales.
– Reconocer las medidas especiales de higiene que deben adoptarse en climas tropicales.
– Describir el concepto de enfermedad de transmisión sexual.
– Analizar los diferentes mecanismos de contagio de las ETS.
– Reconocer los signos y síntomas de las principales ETS. Especial mención al SIDA.
– Identificar las medidas de prevención de las ETS.

Lesiones en los oídos, la nariz, la garganta y los ojos. Odontología:

– Recordar la estructura y funciones de los oídos, la garganta, la nariz y los ojos.
– Analizar la actuación adecuada ante cuerpos extraños oculares, nasales, faríngeos y en el conducto auditivo externo.
– Identificar las principales urgencias odontológicas.
– Reconocer la importancia de efectuar una consulta médica por radio cuando se presente patología en estos órganos.

Uso indebido de drogas y alcohol y otras urgencias psiquiátricas:

– Tomar conciencia de los factores predisponentes en la alteración del comportamiento.
– Identificar las principales drogas de abuso y sus efectos.
– Tomar conciencia de las consecuencias de la intoxicación etílica aguda y de los efectos de las drogas sobre la seguridad a bordo.
– Conocer la historia natural del empleo de estas sustancias y de las alteraciones para la salud resultantes.
– Analizar los tratamientos no medicamentosos de los cuadros psiquiátricos más frecuentes a bordo: agitación, tentativa de suicidio, delirium tremens, síndrome de abstinencia a drogas, convulsiones tónico-clónicas e intoxicación por substancias de abuso incluido el alcohol.
– Reconocer la importancia de efectuar una consulta médica por radio ante sintomatología psiquiátrica.

Muerte en el mar:

– Discriminar entre los conceptos de muerte real y muerte aparente.
– Identificar los signos iniciales y tardíos de muerte.
– Describir la forma de efectuar el registro de un cadáver.
– Analizar las técnicas de amortajamiento y conservación de un cadáver.
– Recopilar los datos necesarios para la elaboración del acta de defunción.

Atención al parto:

– Analizar la importancia de realizar consulta médica por radio para el asesoramiento ante un parto.
– Preparar el material necesario para la atención al parto y al recién nacido.
– Reconocer los signos y síntomas de las contracciones uterinas y su efecto.
– Describir e identificar las dos fases principales del parto.
– Realizar las maniobras necesarias para ayudar en la fase de expulsión y al finalizar el parto.
– Demostrar una correcta preparación para la atención inicial del recién nacido.

Administración de medicamentos. Botiquines a bordo:

– Identificar el tipo del botiquín que debe llevar la embarcación y la composición del mismo. Conocimiento de la normativa nacional e internacional.
– Demostrar el conocimiento de los códigos de identificación del material incluido en los botiquines.
– Diferenciar entre los conceptos de «principio activo» y «nombre comercial».
– Recordar la forma correcta de administrar los medicamentos por las siguientes vías:

• Oral.
• Sublingual.
• Inhalatoria.
• Oftálmica.
• Cutánea.
• Rectal.
• Parenteral
• Intraósea.

– Identificar los distintos tipos de agujas parenterales y sus indicaciones.
– Demostrar la destreza suficiente para la administración correcta y segura de los inyectables subcutáneos, intramusculares y endovenosos.
– Demostrar la destreza suficiente para la administración correcta y segura de sueroterapia.
– Demostrar la destreza suficiente para la realización y lectura de tiras reactivas de orina y glucemia.
– Demostrar la destreza suficiente para la realización y lectura del test rápido de paludismo.
– Reconocer la importancia de las incompatibilidades entre medicamentos, efectos secundarios y caducidad de los mismos.
– Analizar la importancia de cumplimentar los documentos sanitarios a bordo; e libro de registro de la administración de fármacos a bordo, el documento de control del contenido del botiquín/es y de resto de los documentos incluidos en la carpeta de documentación médica.
– Tomar conciencia del peligro de la administración de medicamentos sin prescripción médica.
– Evaluar la importancia de la asepsia.

Transporte de heridos:

– Preparar al accidentado para su evacuación o traslado.
– Conocer la técnica de colocación de un collarín cervical rígido graduable.
– Emplear correctamente los distintos métodos de rescate y transporte de un herido:

• Técnicas y/o maniobras sin utilización de camillas:

Con un socorrista (rescate de un accidentado de lugares angostos y rescate de una persona para su evacuación por escalera).
Con dos socorristas (sillas de dos y tres manos).
Con varios socorristas para posibles lesionados de columna vertebral (técnica del puente, técnica de la cuchara y método de la manta).

• Técnicas y/o maniobras con uso de camillas que incluyan la utilización de forma correcta de una camilla improvisada, de una camilla de Neil-Robertson, de un colchón de moldeo al vacío, de un tablero espinal con inmovilizaciones laterales de cuello y cabeza y sistema de sujeción y de una camilla nido.

– Recordar la maniobra de rescate en helicóptero y las señales visuales.

Consulta médica por radio:

– Identificar las posibilidades de contactar con los centros radio médicos mundiales.
– Reconocer la importancia de seguir los consejos indicados a través de la radio.
– Tomar conciencia de la importancia de registrar por escrito los consejos indicados por el centro radio-médico.

– Cumplimentar correctamente las fichas médicas de evacuación e informes.

– Efectuar una consulta médica por radio simulada, utilizando la historia clínica básica y los botiquines reglamentarios a bordo.

Temporalización

Temario	Teoría – Horas	Prácticas – Horas
Recursos sanitarios para los marinos	1	0
Estructura y funciones del cuerpo humano	1,5	0,5
Historia clínica elemental y examen del paciente	1	2
Asfixia y parada cardíaca	1	2
Hemorragias y choque	1	0,5
Heridas	1	2
Quemaduras y congelaciones	1	1,5
Trastornos generales por calor y frío	1	0
Intoxicaciones a bordo	1	0
Esguinces, luxaciones y fracturas	1	2,5
Accidentes de trabajo y enfermedades profesionales	1	0
Higiene personal y del buque	1	0
Enfermedades de transmisión sexual y enfermedades tropicales	1	0
Lesiones en los oídos, la nariz, la garganta y los ojos. Odontología	1	0
Uso indebido de drogas, alcohol y otras urgencias psiquiátricas	1	0
Muerte en el mar	0,5	0
Atención al parto	0,5	1
Administración de medicamentos. Botiquines a bordo	1	4
Transporte de heridos	0,5	2,5
Consulta médica por radio	0,5	3
Total (incluida la evaluación)	18,5	21,5
	40	

Los cursos deberán contar durante su impartición con, al menos, un Licenciado en Medicina y Cirugía o equivalente y un Graduado en Enfermería o Diplomado Universitario en Enfermería o equivalente.

El número máximo de alumnos por curso será de dieciséis.

ANEXO II

Condiciones mínimas que deben reunir los centros que vayan a impartir los cursos de formación sanitaria

Curso de formación sanitaria específica inicial

Un aula amplia, bien ventilada, con posibilidad de iluminación natural y artificial, con mesas y sillas móviles en número suficiente para el máximo de alumnos y profesores.

El aula debe disponer de dispositivos de visionado adecuado al tipo de material didáctico de apoyo que se utilice durante la impartición de las clases teóricas y prácticas.

El Centro deberá contar con el siguiente equipamiento:

• Manual del alumno, cuyo contenido se ajuste a los objetivos establecidos en el anexo I.
• Material audio visual de apoyo.

Equipos para las clases prácticas:

• Un esqueleto.
• Un torso anatómico bisexo desmontable (28 partes) con espalda abierta.
• Dos maniquíes de reanimación cardio pulmonar con dispositivo electrónico de señales luminosas.
• Un simulador de inyección muscular en nalga.
• Un torso de desobstrucción de la vía aérea.
• Un sistema emisor-receptor de fonía para prácticas de consulta radio-médica simulada.

• Una carcasa de botiquín C hasta 60 millas y un envase de cada uno de los fármacos y material sanitario integrantes del mismo.

Pequeño utillaje sanitario:

• Nueve linternas de exploración con pilas.
• Nueve termómetros médicos digitales de hipo e hipertermia.
• Un juego de cánulas orofaríngeas de varios tamaños (cánulas de Guedel).
• Nueve tijeras rectas agudas de acero inoxidable.

Material fungible por curso:

• Treinta y seis vendas elásticas de 7,5 cm × 5 m.
• Dieciocho vendas elásticas de 5 cm × 5 m.
• Dos cajas de gasas estériles de 20 cm × 20 cm (20 sobres de 5 gasas).
• Dieciocho sobres unidosis de gasa vaselinada de 7 × 9 cm.
• Diez unidades de esparadrapo hipoalérgico de 5 cm × 10 m.
• Cuatro envases de 125 cc de povidona yodada 10% solución dérmica.
• Dieciocho sobres de sutura cutánea adhesiva de 6 mm × 100 mm.
• Dieciocho jeringuillas de 5 cc.
• Dieciocho jeringuillas precargadas de 1 cc.
• Treinta y seis agujas de 0,8 × 40 mm.
• Dieciocho envases de medicación para prácticas de inyectable por vía intramuscular (soluto+ disolvente).
• Una caja de guantes de vinilo desechables de la talla 8-9 de 100 unidades.
• Dieciocho cepillos para uñas.
• Solución jabonosa para lavado de manos.
• Ocho férulas de aluminio látex maleable de 2 cm × 50 cm.
• Dos mantas oro-plata.

Otro material:

• Una lámina anatómica de los principales vasos sanguíneos.
• Una lámina anatómica de la piel.
• Once tiras de tejido (sábana) de al menos 10 cm × 1 m.
• Once objetos sólidos para improvisar torniquete (cucharas de madera).
• Dos mantas.
• Cuatro contenedores para la recogida de material punzante.
• Un juego de férulas hinchables.
• Cuatro collarines cervicales rígidos graduables.
• Material para improvisar camilla.
• Material para improvisar una férula.
• Un insuflador manual (Ambú).
• Una guía sanitaria versión reducida.
• Una guía sanitaria completa.
• Nueve láminas de situación de síntomas.
• Un libro de registro de administración de fármacos.
• Documentos de control de contenido de los botiquines.
• Dos carpetas de documentación médica con su contenido:

○ Quince etiquetas informativas adhesivas para evacuación enfermos.
○ Quince fichas médicas de evacuación.
○ Quince sobres de información médica confidencial.
○ Veinticinco hojas de control de temperatura.

• Etiquetas de revisión de botiquín.
• Etiquetas de señalización de botiquín.
• Etiquetas de señalización de la camilla.
• Etiquetas identificativas de botiquín C.
• Material para la limpieza de los equipos de prácticas.

Curso de formación sanitaria específica avanzada

Para cada curso se debe disponer de dos aulas:

Aula de teoría: Un aula amplia, bien ventilada, con posibilidad de iluminación natural y artificial, con mesas y sillas móviles en número suficiente para el máximo de alumnos y profesores.

El aula debe disponer de dispositivos de visionado adecuado al tipo de material didáctico de apoyo que se utilice durante la impartición de las clases teóricas y prácticas.

Aula de prácticas: Un aula amplia, bien ventilada, con posibilidad de iluminación natural y artificial, deberá contar además con agua corriente caliente y fría, jabón y toallas desechables para el secado.

El Centro deberá contar con el siguiente equipamiento:

• Manual del alumno, cuyo contenido se ajuste a los objetivos establecidos en el anexo I.
• Material audio visual de apoyo.

Equipos para las clases prácticas:

• Dos esqueletos.
• Dos torso anatómico bisexo desmontables (28 partes) con espalda abierta.
• Dos maniquíes de reanimación cardio pulmonar con dispositivo electrónico de señales luminosas, con máscaras intercambiables y esterilizables.
• Dos maniquíes de reanimación cardio pulmonar con monitor, con máscaras intercambiables y esterilizables.
• Un torso de desobstrucción de la vía aérea.
• Dos maletines con equipo de reanimación que conste al menos de: botella de oxigenoterapia y mascarillas.
• Un simulador de inyección muscular en nalga.
• Dos maniquíes de prácticas de enfermería.
• Cuatro brazos de infusión.
• Un maniquí simulador de parto.
• Una pierna de entrenamiento adulto para prácticas con pistola de punción intraósea.
• Un kit de entrenamiento semiautomático para pistola intraósea (B.I.G.) que incluya:

○ Una pistola recargable BIG adulto.
○ Un cargador.

• Un sistema emisor-receptor de fonía para prácticas de consulta radio-médica simulada.
• Dos tableros espinales largos con inmovilizador lateral de cabeza-cuello y sistema de sujeción.
• Un colchón inmovilizador de moldeo al vacío.
• Armarios reglamentarios de botiquín tipo A y un envase de cada uno de los fármacos y material sanitario integrantes del mismo.
• Armarios reglamentarios de botiquín tipo B y un envase de cada uno de los fármacos y material sanitario integrantes del mismo.
• Una carcasa de botiquín C hasta 60 millas y un envase de cada uno de los fármacos y material sanitario integrantes del mismo.
• Una carcasa de botiquín C hasta 10 millas/bote salvavidas y un envase de cada uno de los fármacos y material sanitario integrantes del mismo.
• Una carcasa de botiquín de antídotos y un envase de cada uno de los fármacos y material sanitario integrantes del mismo.

Pequeño utillaje sanitario:

• Nueve linternas de exploración con pilas.
• Nueve termómetros médicos digitales de hipo e hipertermia.
• Nueve fonendoscopios.
• Nueve esfigmomanómetros digitales.
• Nueve pulsioxímetros.
• Cuatro bateas de acero inoxidable.
• Dieciocho kits de sutura compuestos por:

○ Una caja de instrumental de acero inoxidable 20 × 10 × 5.
○ Una pinza porta agujas tipo mayo.
○ Una pinza de disección recta sin dientes.
○ Una tijera recta aguda.
○ Una tijera recta roma.

• Un juego de cánulas orofaríngeas de varios tamaños (cánulas de Guedel).
• Dos glucómetros.

Material fungible:

• Treinta y seis vendas elásticas tipo crepe de 7,5 cm × 5 m.
• Treinta y seis vendas elásticas tipo crepe de 5 cm × 5 m.
• Treinta y seis vendas elásticas tipo crepe de 10 cm × 10 m.
• Dieciocho vendas de gasa orillada de 10 cm × 10 m.
• Un rollo de venda de gasa tubular para dedos.
• Cuatro aplicadores de venda de gasa tubular para dedos.
• Dos cajas de gasas estériles de 20 cm × 20 cm (20 sobres de 5 gasas).
• Dieciocho sobres unidósis de gasa vaselinada e 7 × 9 cm.
• Dieciséis unidades de esparadrapo hipoalérgico de 5 cm × 5 m.
• Dieciséis unidades de esparadrapo hipoalérgico de 10 cm × 10 m.
• Treinta y seis apósitos adhesivos plásticos.
• Nueve envases de 125 cc de povidona yodada 10% solución dérmica.
• Dieciocho sobres de sutura cutánea adhesiva de 6 × 100 mm.
• Cincuenta suturas de seda trenzada con aguja triangular curva 3/0.
• Dieciocho grapadoras desechables para sutura.
• Dieciocho tijeras quita grapas.
• Dos bisturíes desechables con mango.
• Treinta y seis lancetas.
• Ocho férulas de aluminio látex maleable de 2 cm × 50 cm.
• Ocho férulas de aluminio látex maleable de 8 cm × 50 cm.
• Ocho férulas de Cramer de 10 cm × 100 cm.
• Dieciocho jeringuillas de 10 cc.
• Dieciocho jeringuillas de 5 cc.
• Dieciocho jeringuillas precargadas de 1 cc.
• Treinta y seis agujas de 0,8 × 40 mm.
• Dieciocho agujas de 0,9 × 25 mm.
• Dieciocho agujas epicraneales de 0,8 × 21 mm.
• Dieciocho envases de medicación para prácticas de inyectable por vía intramuscular (soluto + disolvente).
• Dieciocho envases de medicación para prácticas de inyectable por vía intravenosa (soluto + disolvente).
• Dieciséis jeringas de 10 ml con aguja.
• Dieciocho tubuladuras desechables para perfusión.
• Doce envases de suero fisiológico 250 ml.
• Dos cajas de guantes de vinilo desechables de la talla 8-9 de 100 unidades.
• Treinta y seis pares de guantes quirúrgicos estériles de varias tallas.
• Dieciocho cepillos para uñas.
• Solución jabonosa para lavado de manos.
• Un litro de alcohol 70º.
• Ocho paquetes de 500 gr de algodón hidrófilo.
• Dieciocho envases estériles para recogida de orina.
• Dieciocho tiras reactivas para análisis de orina de ocho parámetros.
• Dieciocho tiras reactivas para análisis de glucemia.
• Una caja con 20 test rápido para detección de paludismo.
• Treinta y seis depresores linguales.
• Dos mantas oro-plata.

Otro material:

• Una lámina anatómica de los principales vasos sanguíneos.
• Una lámina anatómica de la piel.
• Nueve láminas de situación de síntomas para consulta radio-médica.
• Once tiras de tejido (sábana) de al menos 10 cm × 1 m.
• Once objetos sólidos para improvisar torniquete (cucharas de madera).
• Material para improvisar camilla.
• Material para improvisar una férula.
• Material para la realización de prácticas de sutura (cuartos de pollo, manos frescas de cerdo, etc.).
• Cuatro contenedores plástico para la recogida de material punzante y material biocontaminado.
• Cuatro juegos de férulas hinchables.
• Cuatro cabestrillos o vendas triangulares.
• Cuatro collarines cervicales rígidos graduables.
• Dos insufladores manuales tipo Ambú que permita conexión de oxígeno.
• Nueve bandas elásticas de velcro o compresor de goma elástica.
• Dos guías sanitarias versión reducida.
• Dos guías sanitarias completas.
• Un libro de registro de administración de fármacos.
• Documentos de control de contenido de los botiquines.
• Dos carpetas de documentación médica con su contenido:

○ Quince etiquetas informativas adhesivas para evacuación enfermos.
○ Quince fichas médicas de evacuación.
○ Quince sobres de información médica confidencial.
○ Veinticinco hojas de control de temperatura.

• Etiquetas de revisión de botiquín.
• Etiquetas de señalización de botiquín.
• Etiquetas de señalización de la camilla.
• Etiquetas identificativas de botiquín C.
• Cuatro mantas.
• Dos toallas suaves.
• Dos hules de protección.
• Dos jarras de agua.
• Dos juegos de sabanas.
• Dos cunas improvisadas.
• Dos cuñas.
• Material para la limpieza de los equipos de prácticas.

ANEXO III

CONTENIDO MÍNIMO DE LAS ACTAS DE LOS CURSOS DE FORMACIÓN CONDUCENTES A LA EXPEDICIÓN DE UN CERTIFICADO DE FORMACIÓN SANITARIA

Nombre del centro autorizado u homologado:_____

Curso:[Nombre del curso autorizado conducente a la expedición del certificado respectivo]
Fechas de impartición del curso:_____

D/Dña.: [Nombre y Apellidos del responsable del curso]

CERTIFICA que las personas que a continuación se relacionan han realizado el mencionado curso y han superado las pruebas de evaluación de la competencia de conformidad con la Sección [.....] del Código de Formación del Convenio STCW-78/95 y las disposiciones nacionales correspondientes

Relación de las personas:

D.N.I.ó Tarjeta de Residente	Letra del D.N.I.	Pasaporte	Nacionalidad	Nombre	1er. apellido	2º apellido	Sexo	Observaciones

Fecha de emisión del acta: _____

Nombre, Apellidos y firma del responsable del centro

Nombre, Apellidos y firma del instructor/evaluador principal

. . . . . .

CONTENIDO MÍNIMO DE LA CERTIFICACIÓN DEL CENTRO AUTORIZADO U HOMOLOGADO EMITIDA A LOS ALUMNOS QUE SUPEREN LAS CONDICIONES DEL CURSO

El centro [_____]
Certifica que D/Dña. [_____]
Con número de D.N.I. / Pasaporte: [_____]

Ha realizado el mencionado curso y ha superado las pruebas de evaluación de la competencia de conformidad con la Sección [_____] del Código de Formación del Convenio STCW-78/95 y las disposiciones nacionales correspondientes.

Fecha de impartición del curso; _____

Nombre, Apellidos y firma Del responsable del centro

Nombre, Apellidos y firma del instructor/evaluador principal.

Nota: Los centros podrán emitir actas y certificados en sus propios documentos, pero deberán contener como mínimo los datos de estos modelos.

ANEXO IV

MINISTERIO DE TRABAJO Y ASUNTOS SOCIALES-ESPAÑA
INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

SPANISH MINISTRY OF LABOUR AND SOCIAL AFFAIRS MARITIME AGENCY

CERTIFICADO DE ESPECIALIDAD otorgado a: [Nombre y Apellidos del titular]
D.N.I/Pasaporte [.....], por haber cumplido los requisitos determinados en la Regla [...] del CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE NORMAS DE FORMACIÓN, TITULACIÓN Y GUARDIA PARA LA GENTE DEL MAR, (STCW 1978/1995), y en su caso, del CÓDIGO DE FORMACIÓN, en la especialidad de FORMACIÓN SANITARIA [.....]
Asimismo, este certificado cumple las disposiciones internacionales del Convenio nº 164 de la O.I.T., de la Directiva 92/29/CE y de la Directiva 2001/25/CE

SPECIALIZATION CERTIFICATE issued to: [Name and Surname of the Holder],
Spanish National Identity Card/ Passport No. [.....] following compliance with the requirements set out in Regulation [...]of the INTERNATIONAL CONVENTION (ON STANDARDS) OF TRAINING, CERTIFICATION AND WATCHKEEPING FOR SEAFARERS, (STCW 1978/1995) and the STCW Code, and where applicable, those provided in the TRAINING CODE, for the AREA of MEDICAL FIRST AID [.....].
Additionally this certificate complies with International Convention C 164 ILO, EC Directive 92/29 and EC Directive 25/2001.

Expedido el: [fecha de expedición]
Date of issue:

Número de registro: [número]
Registration Number:

Firma del Titular,
Signature of the Holder,

La Directora General del Instituto Social de la Marina
The Director General of the Spanish Maritime Agency

El Jefe de la Unidad
The Unit Head

Nota: La fecha de nacimiento y fotografía del titular figura en su tarjeta marítima, documento nacional de identidad o pasaporte
The date of birth and photograph of the holder of this certificate appear on his Identity Card or Passport

§ 33

Resolución de 24 de abril de 2013, del Instituto Social de la Marina, sobre condiciones que deben reunir los centros de formación y procedimiento de homologación de centros privados para la impartición de formación sanitaria específica

Ministerio de Empleo y Seguridad Social
«BOE» núm. 130, de 31 de mayo de 2013
Última modificación: sin modificaciones
Referencia: BOE-A-2013-5748

El artículo 14 del 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, establece que los capitanes, patrones y el personal encargado de la utilización, control y mantenimiento del botiquín a bordo deberán recibir una formación sanitaria específica que se actualizará obligatoriamente con una periodicidad máxima de cinco años, y que dicha formación, así como el reciclaje periódico deberán estar acreditados mediante la posesión de los correspondientes certificados de formación sanitaria.

La Orden PRE/646/2004, de 5 de marzo, por la que se establecen los contenidos mínimos de los programas de formación sanitaria específica y las condiciones para la expedición y homologación del certificado de formación sanitaria de los trabajadores del mar, dispone en sus artículos 5 y 7, que corresponde al Instituto Social de la Marina no sólo impartir los cursos de formación sanitaria sino también la homologación y el control de las condiciones que deben reunir los centros privados que pretendan impartir formación sanitaria específica.

Asimismo, la disposición adicional primera dispone que el Instituto Social de la Marina actualizará las condiciones de homologación de los centros en función de los avances técnicos y de las modificaciones de los botiquines.

El Convenio de Formación, Titulación y Guardia de la Gente de Mar, STCW-78/95, establece la exigencia de formulación de Normas de calidad en la Regla I/8, de conformidad con lo dispuesto en la Sección A-I/8 del Código de Formación.

La Resolución de 14 de junio de 2010, del Instituto Social de la Marina, sobre contenidos mínimos de los programas de actualización en formación sanitaria específica, condiciones que deben reunir los centros de formación y homologación de centros privados para la impartición de formación sanitaria específica, vino a derogar la Resolución de 22 de julio de 2005, sobre homologación de centros privados para la impartición de formación sanitaria específica, que hasta entonces regulaba el procedimiento para la autorización de los centros de formación privados.

Su contenido abarcaba dos aspectos que, por sí mismos, tienen un carácter independiente, por un lado la regulación de las condiciones referentes a los centros de formación sanitaria específica, y por otro la actualización de los objetivos, duración y

temporalización de los cursos de formación sanitaria específica, adaptándolos a las nuevas situaciones que se planteen.

La experiencia adquirida desde la entrada en vigor de la citada Resolución de 14 de junio de 2010, ha puesto en evidencia la necesidad de separar ambos aspectos con entidad suficiente para ser regulados de manera independiente, en aras a mejorar la eficacia en su gestión ya que su evolución temporal depende de parámetros distintos.

Por todo lo anterior, se ha considerado más oportuno separar en dos resoluciones independientes la regulación de las dos materias, a fin de que las modificaciones que se produzcan en una de ellas no supongan un cambio en la norma que regula la otra.

Con el fin de adecuar y desarrollar lo dispuesto en la normativa relativa a los centros autorizados para impartir formación sanitaria específica, esta Dirección resuelve:

Primero. *Tipos de formación.*

Los centros educativos oficiales, el Instituto Social de la Marina y los centros privados homologados por el citado Instituto, de acuerdo con el procedimiento establecido en esta resolución, podrán impartir la siguiente formación:

a) Formación sanitaria específica inicial y su actualización.
b) Formación sanitaria específica avanzada y su actualización.

Segundo. *Condiciones generales de los centros de impartición de formación sanitaria específica.*

Los centros a que se refiere el resuelve anterior estarán sometidos al cumplimiento de las disposiciones del Convenio STCW-78/95 y, en particular, a las siguientes:

1. Implantación de un sistema de calidad (establecido en la Regla I/8 y la Sección A-I/8).
2. Garantizar que los responsables de la formación y evaluación estén debidamente cualificados respecto a las materias que imparten y que la formación de los alumnos se administra, supervisa y controla de conformidad con las disposiciones de la Regla I/6 y la Sección A-I/6.
3. Garantizar el desarrollo de los contenidos teórico-prácticos y la temporalización establecidos para cada curso de formación sanitaria específica inicial y avanzada y sus actualizaciones.
4. Garantizar las condiciones mínimas de seguridad y habitabilidad de los locales de impartición, su equipamiento, material didáctico y medios fungibles para cada nivel de formación sanitaria específica, inicial y avanzada, establecidos en el anexo II de la Orden PRE/646/2004, de 5 de marzo, por la que se establecen los contenidos mínimos de los programas de formación sanitaria específica y las condiciones para la expedición y homologación del certificado de formación sanitaria de los trabajadores del mar.

Tercero. *Certificaciones.*

Los centros educativos oficiales y los centros privados homologados por el Instituto Social de la Marina entregarán a los alumnos que hayan superado los cursos de formación sanitaria específica una certificación acreditativa, de acuerdo con el anexo I de esta resolución, que podrá presentarse en cualquier dirección provincial del Instituto Social de la Marina a los efectos de expedición del correspondiente Certificado de Formación Sanitaria Específica del anexo IV de la Orden PRE/646/2004, de 5 de marzo, debidamente actualizado.

Cuarto. *Actas.*

Finalizado cada curso, los centros educativos oficiales y los centros privados homologados por el Instituto Social de la Marina deberán remitir a dicho organismo, en un plazo no superior a siete días desde su finalización, el acta correspondiente al curso realizado, adelantando, dentro del plazo de las setenta y dos horas posteriores a la finalización del curso, por medios telemáticos, los datos de los alumnos que lo hayan superado.

Quinto. *Tipos de homologación de centros privados.*

Los centros privados podrán solicitar la homologación para impartir los cursos de formación sanitaria específica y sus actualizaciones en:

a) Modalidad estable:

El aula o aulas donde se imparten los cursos quedan autorizadas en el momento de la homologación. Esta modalidad se subdivide en dos tipos:

1.º Instalaciones fijas: aquellas en las que la formación se realiza en el local autorizado en la correspondiente homologación.
2.º Unidades móviles: aquellas ubicadas en estructuras móviles (camiones articulados o cualquier otro sistema) completamente equipadas con el material y equipos necesarios para la impartición de cursos de formación sanitaria específica.

b) Modalidad itinerante:

El aula o aulas donde se imparte cada curso se autoriza con carácter previo a la realización del mismo.

Sexto. *Solicitud de homologación de centros privados.*

La petición de homologación se formalizará cumplimentando el modelo oficial de solicitud que se contiene en el anexo II. Dicha solicitud se dirigirá a la Dirección del Instituto Social de la Marina, presentando la misma y la documentación complementaria que se indica a continuación, en los servicios centrales del Instituto Social de la Marina, en sus direcciones provinciales o centros locales o remitiéndola por cualquiera de los medios admitidos en el artículo 38.4 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.
Se deberá presentar una solicitud distinta por cada una de las modalidades o subtipos de formación que se pretenda impartir, que irá acompañada de los siguientes documentos:

a) Acreditación de identidad del solicitante y/o representante legal. A efectos de identificación, el solicitante deberá presentar:

1.º En el supuesto de personas físicas: el modelo de autorización, debidamente cumplimentado, que se adjunta como anexo III para la comprobación de los datos mediante el sistema de acceso informatizado con las debidas garantías de confidencialidad. En su defecto, fotocopia compulsada del documento nacional de identidad, pasaporte o NIE (número de identificación de extranjeros).
2.º En el supuesto de personas jurídicas: fotocopia compulsada del código de identificación fiscal del beneficiario.
3.º Documentación acreditativa de la representación legal, en su caso, que podrá ser sustituida por certificación expedida por la dirección provincial del Instituto Social de la Marina correspondiente, según figura en el anexo IV.

b) Escritura de constitución, si se trata de una persona jurídica.
c) Certificado que acredite que el solicitante se encuentra al corriente en el pago de las obligaciones tributarias y de Seguridad Social. No será precisa la aportación de dichos certificados por el solicitante si manifiesta expresamente su consentimiento, conforme a la autorización contenida en el modelo que figura como anexo V, para que estos datos sean recabados por el órgano gestor a la Agencia Estatal de Administración Tributaria y a la Tesorería General de la Seguridad Social.
d) Certificado del sistema de calidad implantado, expedido por una auditoría externa, en el que conste que está incluida la impartición de formación sanitaria específica. Dicha documentación se deberá presentar en el plazo inexcusable de seis meses, a contar a partir de la fecha de la resolución provisional prevista en el resuelve octavo.
e) Memoria descriptiva que desarrolle los puntos establecidos en el anexo VI.
f) Declaración de cumplir las condiciones mínimas establecidas en el anexo II de la Orden PRE/646/2004, de 5 de marzo, ajustada al anexo VII de esta resolución.
g) Un ejemplar del manual del alumno, cuyo contenido se ajuste a los objetivos establecidos en el anexo I de la Orden PRE/646/2004, de 5 de marzo.

Toda la documentación se facilitará en formato papel y una copia en soporte electrónico o por medios telemáticos.

Séptimo. *Inspección del centro privado, previa a la homologación.*

La Subdirección General de Acción Social Marítima del Instituto Social de la Marina, a la vista de la solicitud recibida, tramitará el oportuno expediente de homologación, comprobando los documentos a que hace referencia el resuelve anterior.

Efectuado dicho trámite, la citada unidad, a través de un equipo de inspección constituido en las direcciones provinciales del Instituto Social de la Marina, verificará la adecuación del centro a los niveles de calidad, equipamiento y profesionalidad requeridos para impartir los cursos de formación sanitaria establecidos en los anexos I y II de la Orden PRE/646/2004, de 5 de marzo, desplazándose a tal efecto a la propia sede del centro y emitiendo informe al respecto para su posterior remisión a la Subdirección General de Acción Social Marítima.

Octavo. *Resolución de homologación.*

Una vez constatado que el centro solicitante reúne las condiciones exigidas en la Orden PRE/646/2004, de 5 de marzo, la Subdirección General de Acción Social Marítima solicitará del Ministerio de Fomento o del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, los informes a que se refiere el párrafo primero del artículo 7 de la citada orden.

Emitidos éstos en sentido favorable, la citada Subdirección General elevará propuesta de homologación del centro a la Dirección del Instituto Social de la Marina.

Dictada la resolución de homologación, se publicará en el «Boletín Oficial del Estado», notificándose al centro solicitante y a la dirección provincial del Instituto Social de la Marina en cuyo ámbito territorial tenga la sede el centro.

En el supuesto de centros que no tengan implantado el sistema de calidad al solicitar la homologación, el Instituto Social de la Marina podrá conceder autorización temporal para impartir formación sanitaria, condicionada al compromiso de implantar dicho sistema y de obtener el certificado de gestión de calidad en el periodo señalado en el párrafo d) del resuelve sexto.

Noveno. *Validez de la homologación y prórroga.*

La homologación tendrá validez por un periodo máximo de tres años, contados a partir de la fecha de su notificación, pudiendo prorrogarse su vigencia por periodos trianuales sucesivos, a la vista de la memoria, planes de estudios, prácticas y demás documentación que presente el centro sobre los cursos realizados en base a la homologación y se solicite, al menos, un mes antes de la fecha de expiración.

Examinada la documentación, y previa verificación por la dirección provincial del Instituto Social de la Marina respectiva de que se siguen cumpliendo las condiciones mínimas materiales y a nivel de profesorado exigidos por la Orden PRE/646/2004, de 5 de marzo, la Subdirección General de Acción Social Marítima elevará la propuesta de prórroga de homologación a la Dirección del Instituto Socia de la Marina.

La homologación de los centros para la impartición de la formación sanitaria específica avanzada y su actualización comprenderá también homologación para la impartición de la formación sanitaria específica inicial y su actualización en la misma modalidad autorizada.

Las homologaciones existentes relativas a la formación sanitaria específica inicial y/o avanzada se entenderán extendidas a sus correspondientes programas de actualización.

La resolución de prórroga de la homologación del centro será publicada en el «Boletín Oficial del Estado».

Décimo. *Desarrollo de los cursos por los centros homologados en la modalidad estable.*

Los centros homologados deberán facilitar a las direcciones provinciales del Instituto Social de la Marina, en cuyo ámbito territorial esté sito el centro y se desarrolle la actividad formativa, la información que respecto a la impartición de los cursos les impone el artículo 7 de la Orden PRE/646/2004, de 5 de marzo.

La comunicación relativa a la fecha de inicio y finalización, contenidos, programación, horarios y docentes deberá realizarse con al menos quince días de antelación a su comienzo.

Asimismo, cualquier modificación que se prevea vaya a producirse en los medios materiales o humanos de que dispone el centro, así como en el calendario de impartición o programación de los cursos, deberán comunicarlo, con carácter previo, a la dirección provincial del Instituto Social de la Marina que corresponda. Cuando no sea posible notificarlo con anterioridad, se pondrá en conocimiento durante los cinco días hábiles siguientes a aquél en que esta modificación tuviera lugar.

Undécimo. *Desarrollo de los cursos por los centros homologados en la modalidad itinerante.*

Las solicitudes de homologación de los centros privados que deseen impartir la formación con carácter itinerante se atendrán a lo dispuesto con carácter general en los resuelves segundo y sexto salvo en lo relativo a la «Memoria descriptiva», siendo este aspecto sustituido por la declaración del centro comprometiéndose a impartir la formación en aulas que reúnan las condiciones mínimas que establece el anexo II de la Orden PRE/646/2004, de 5 de marzo.

Además, deberán acreditar la disponibilidad de un lugar adecuado para el correcto mantenimiento y conservación de los equipos y materiales, así como para las tareas de gestión administrativa derivadas de la impartición de los cursos de formación sanitaria específica.

Una vez concedida la homologación, la Dirección del Instituto Social de la Marina, a través de la Subdirección General de Acción Social Marítima, designará la dirección provincial que actuará como centro de enlace de las restantes direcciones provinciales en las que se realice la actividad docente. La dirección provincial de enlace recabará de éstas la documentación e informes de inspección referidos a las aulas y cursos donde se vaya a impartir la formación itinerante. Asimismo, efectuará el control y seguimiento de la documentación que están obligados a remitir los centros, según el artículo 7 de la Orden PRE/646/2004, de 5 de marzo.

El centro homologado deberá comunicar a la dirección provincial de enlace, en un plazo no inferior a un mes antes de celebrar cada curso, los datos relativos a la localidad, características del aula o aulas donde se vaya a impartir el mismo, las fechas de inicio y finalización del curso, así como la distribución del curso en las fechas de desarrollo del mismo y la relación de docentes, para lo que utilizará el modelo que figura como anexo IX, al objeto de la correspondiente inspección y, en su caso, autorización del curso (aula, desarrollo y programación) por la correspondiente dirección provincial.

Asimismo, deberá aportar un plano o croquis con indicación de las dimensiones del aula o aulas en que se impartirá el curso.

Duodécimo. *Medios humanos.*

1. Cada curso deberá contar con:

a) Un coordinador del curso, que será la persona encargada de la supervisión y control del curso y de subsanar las incidencias que puedan surgir.

b) Al menos un licenciado en medicina y un titulado en grado de enfermería o diplomado universitario en enfermería o equivalente, que serán los docentes encargados de impartir las unidades didácticas teóricas y prácticas del curso.

2. Para la habilitación de los docentes por el Instituto Social de la Marina, los centros deberán aportar, por cada uno de ellos, la siguiente documentación:

a) Solicitud conforme al modelo establecido en el anexo VIII.

b) A efectos de acreditar su identidad, el docente podrá optar entre la presentación de una fotocopia compulsada del documento nacional de identidad o del número de identificación de extranjeros, o la autorización al Instituto Social de la Marina para recabar los datos de identidad del Ministerio del Interior, marcando para ello la casilla correspondiente en la solicitud.

c) Fotocopia compulsada del título académico correspondiente.

d) Acreditación de la capacidad docente mediante fotocopia compulsada de alguno de los siguientes documentos:

Diploma acreditativo de haber realizado un curso de al menos 60 horas de formación de formadores en formación sanitaria para la gente del mar, emitido por el Instituto Social de la Marina.

Diploma acreditativo de haber superado un curso en técnicas pedagógicas de al menos 80 horas, emitido por una entidad distinta a la solicitante.

Documentación acreditativa de haber impartido un mínimo de 160 horas de actividad docente relacionada con la materia a impartir.

3. El centro homologado deberá comunicar cualquier variación de su cuadro docente al Instituto Social de la Marina. En el caso de que la modificación se refiera a la inclusión de un nuevo docente, se deberá acompañar la documentación citada anteriormente en el apartado 2.

Una vez comprobada y valorada la documentación por el Instituto Social de la Marina, se comunicará al centro la oportuna resolución.

Decimotercero. *Censo de centros homologados.*

La Subdirección General de Acción Social Marítima elaborará un censo de centros homologados que mantendrá permanentemente actualizado.

Decimocuarto. *Control y seguimiento de los centros homologados.*

Las direcciones provinciales del Instituto Social de la Marina efectuarán el control y seguimiento de la documentación que están obligados a remitir los centros, según establece el artículo 7 de la Orden PRE/646/2004, de 5 de marzo, respecto de aquellos que realicen sus actividades dentro de su ámbito territorial.

Al objeto de comprobar que el desarrollo de los cursos se adecua a los niveles de calidad y profesionalidad necesarias, así como el cumplimiento de los programas, contenidos y asistencia de alumnos, las direcciones provinciales deberán llevar a cabo inspecciones de los mismos, con una periodicidad máxima de un año, remitiendo posteriormente un informe a la Subdirección General de Acción Social Marítima.

Decimoquinto. *Suspensión o retirada de la homologación.*

Cuando, como resultado de las inspecciones realizadas, se compruebe que algunas de las condiciones que sirvieron de base para la homologación o el desarrollo de los cursos hayan sido incumplidas o modificadas de forma sustancial, el Instituto Social de la Marina podrá suspender temporalmente o retirar la homologación.

La suspensión temporal irá precedida de un apercibimiento con un plazo de tres meses para subsanar los incumplimientos observados. Transcurrido este plazo sin haber subsanado los mismos, se procederá a la retirada de la homologación.

La retirada de la homologación se efectuará mediante resolución de la Dirección del Instituto Social de la Marina de forma motivada. Contra la citada resolución se podrá interponer recurso potestativo de reposición previo a la jurisdicción contencioso-administrativa, conforme a la Ley 30/1992, de 26 de noviembre.

Dicha retirada se podrá producir por alguno de los siguientes motivos:

a) Incumplimiento de las condiciones de homologación.

b) Impartición del curso o realización de pruebas de aptitud con unos niveles de exigencia o de calidad inadecuados.

c) Falta de presentación por el centro privado del informe de auditoría externa e independiente de su sistema de calidad.

Decimosexto. *Vigencia acreditación docente.*

Los docentes acreditados en virtud de resoluciones emitidas antes de la entrada en vigor de esta resolución mantendrán su autorización para impartir cursos de formación sanitaria

específica hasta la fecha de validez de la homologación del centro privado para el que los impartan.

Decimoséptimo. *Derogación normativa.*

Quedan sin efecto cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo previsto en esta resolución y, específicamente, los resuelves sexto a vigésimo primero de la Resolución de 14 de junio de 2010, del Instituto Social de la Marina, sobre contenidos mínimos de los programas de actualización en formación sanitaria específica, condiciones que deben reunir los centros de formación y homologación de centros privados para la impartición de formación sanitaria específica.

Decimoctavo. *Entrada en vigor y efectos.*

Lo dispuesto en la presente resolución entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

ANEXO I

Certificación acreditativa de realización del curso

El centro (_____)

Certifica que D./Dña. _____, con número de DNI/Pasaporte _____, ha realizado el curso de (1) _____ _____ y ha superado las pruebas de evaluación de la competencia de conformidad con la sección _____ del Código de Formación del Convenio STCW-78/95 y las disposiciones nacionales correspondientes.

Fecha de impartición del curso _____.

Nombre, Apellidos y Firma
Responsable del Centro

Nombre, Apellidos y Firma
Instructor/evaluador principal

(1) Formación Sanitaria Específica Inicial
Formación Sanitaria Específica Avanzada
Actualización en Formación Sanitaria Específica Inicial
Actualización en Formación Sanitaria Específica Avanzada

ANEXO II

Solicitud de (1)_____ de centro para impartir formación sanitaria específica (2) _____ en la modalidad de (3) _____

(1) Homologación Inicial o Prórroga de Homologación
(2) Inicial o Avanzada
(3) Instalaciones fijas, Unidad Móvil o Modalidad Itinerante

REPRESENTANTE LEGAL:

NOMBRE Y APELLIDOS		
N.I.F.	CARGO	
TELÉFONO	FAX	CORREO ELECTRÓNICO

En nombre y representación de

CENTRO SOLICITANTE:

NOMBRE DE LA ENTIDAD			
C.I.F.	DOMICILIO FISCAL		
LOCALIDAD		PROVINCIA	CÓDIGO POSTAL
TELÉFONO	FAX	CORREO ELECTRÓNICO	

SOLICITA

de acuerdo con lo previsto en el artículo 7 de la Orden PRE/646/2004, de 5 de marzo (BOE n.º 62 de 12/03/04), la homologación por parte de la Dirección del Instituto Social de la Marina del Centro siguiente:

NOMBRE DEL CENTRO/MATRÍCULA UNIDAD MÓVIL			
DOMICILIO			
LOCALIDAD		PROVINCIA	CÓDIGO POSTAL
TELÉFONO	FAX	CORREO ELECTRÓNICO	

DIRECTOR DEL CENTRO:

NOMBRE Y APELLIDOS		
N.I.F.	CARGO	
TELÉFONO	FAX	CORREO ELECTRÓNICO

....., de ..... de

Fdo: .....

DIRECCIÓN DEL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

c/ Génova, nº 20, 4ª planta. 28004-Madrid

ANEXO III

Diligencia de verificación de datos

A la vista de los siguientes documentos originales y en vigor:
……
……
……
……
……
……

Se expide la presente diligencia de verificación para hacer constar que los datos reflejados en este formulario y los que aparecen en dichos documentos coinciden fielmente en su contenido.

Firma

Cargo y nombre del funcionario ……
……
Fecha……
Lugar……

Autorización para la consulta por la administración de los datos de identificación personal

AUTORIZO la consulta de mis datos de identificación con garantía de confidencialidad y a los exclusivos efectos de esta solicitud, en el caso de acceso informatizado a dichos datos.

Firma

…… a …… de …… de ……

ANEXO IV

Modelo acreditación representación legal

D. ……,
en calidad de ……,

CERTIFICA

Que según los datos obrantes en esta Dirección Provincial,

D. ……
figura como representante de la Entidad ……

según ☐ Escritura de constitución, de acuerdos sociales, etc.
☐ Poder Notarial
☐ ……

en calidad de (Administrador, etc.) ……

con vencimiento del cargo en ……

Y para que conste, a efectos de solicitud de homologación del centro para la impartición de formación sanitaria específica, se expide la presente certificación en

……., a …… de …… de 20…..

ANEXO V

Modelo de consentimiento de cesión de datos

D. ……..…....…....., en calidad de

(solicitante, representante legal,…) …….....…….....

De la entidad …….....…….....

De acuerdo con el artículo 11 de la Ley Orgánica 15/1999, de 13 de diciembre, de Protección de Datos de Carácter Personal

CONSIENTO EXPRESAMENTE en que el INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA recabe de la Agencia Estatal de Administración Tributaria y de la Tesorería General de la Seguridad Social los certificados que acrediten estar al corriente en el pago de las obligaciones tributarias y de Seguridad Social.

Y para que conste, y a los efectos de solicitar la homologación del Centro para la impartición de Formación Sanitaria Específica, firmo el presente consentimiento en

…….. a ……de ……de 20……

(El no consentimiento de la cesión de datos supone la obligación por parte del solicitante de aportar los certificados exigidos)

ANEXO VI

Memoria descriptiva del centro

Aspectos a desarrollar:

1. Instalaciones, mobiliario y equipos (sólo para modalidad estable)

a. Superficie mínima de las aulas (m^2/ alumno).
b. Descripción de las instalaciones comunes.
c. Descripción del mobiliario docente y elementos auxiliares.
d. Medidas de seguridad e higiene en los locales: dispositivos de extinción de incendios, señalizaciones de seguridad, botiquín de primeros auxilios, condiciones de habitabilidad de las aulas (calefacción, aire acondicionado, iluminación, limpieza, etc.).

2. Medios y material didácticos

a. Descripción de medios audiovisuales destinados a la actividad formativa.
b. Descripción del material de apoyo docente.

3. Organización general del centro

a. Plan de mantenimiento y conservación de los equipos y materiales.
b. Plan formativo (contenido de los cursos y tiempos asignados, diseño de las unidades didácticas teóricas y prácticas, procedimiento para efectuar las pruebas teóricas y prácticas de los cursos).
c. Métodos de evaluación de las actividades formativas.
d. Modelo de memoria de las actividades docentes.
e. Modelo de encuesta del grado de satisfacción del alumnado.

4. Recursos humanos

a. Personal docente.
b. Personal administrativo.

5. Gestión administrativa

Tareas relacionadas con el seguimiento y control administrativo de los cursos impartidos: archivo de la documentación y expedientes académicos del alumnado, copias de seguridad de los archivos informáticos, modelo de registro de títulos y certificados entregados, modelo de actas de los cursos.

ANEXO VII

Declaración de cumplimiento

D./Dña. _____

con DNI _____, representante de la Entidad _____con C.I.F. _____,

DECLARA

Que reúne los requisitos establecidos en el anexo II de la Orden PRE/646/2004, de 5 de marzo, para la impartición de cursos de formación sanitaria específica inicial/avanzada, así como que la dotación fija del mobiliario, medios didácticos, material audiovisual y material de prácticas se halla en perfecto estado de conservación y correcto funcionamiento.

_____, a _____ de _____ de 20__

ANEXO VIII

Solicitud de autorización para impartir cursos de formación sanitaria específica

DATOS DEL CENTRO	
CIF	Nombre o Razón Social

DATOS DEL DOCENTE		
DNI/NIE/Pasaporte	Número de afiliación	
Nombre	Primer Apellido	Segundo Apellido
Titulación Académica		Teléfono

ACREDITACIÓN DE LA CAPACIDAD DOCENTE

☐ Curso del ISM de formación de formadores en formación sanitaria para la gente del mar, de al menos 60 horas.

☐ Curso de técnicas pedagógicas de al menos 80 horas, impartido por una entidad distinta de la solicitante.

☐ Actividad docente, de al menos 160 horas, en contenidos relacionados con la materia a impartir.

☐ Autorizo al Instituto Social de la Marina a recabar del Ministerio del Interior los datos relativos a NIF/NIE, eximiéndome de la necesidad de aportarlo, de acuerdo con lo establecido en el artículo 6.2 b) de la Ley 11/2007, de 22 de junio, de acceso electrónico de los ciudadanos a los Servicios Públicos

D./Dña._____, como representante legal del Centro, solicita de acuerdo con lo previsto en el resuelve duodécimo de la Resolución de _____ del Instituto Social de la Marina, la autorización del docente cuyos datos se indican para impartir cursos de formación sanitaria específica, regulados en la Orden/PRE/646/2004, de 5 de marzo, y declara que son ciertos los datos consignados en la solicitud.

En _____, a ____ de _____ de _____

(Firma del docente)(Firma del representante del Centro)

Los datos personales de este documento pasarán a formar parte de un Fichero informatizado autorizado por Orden TAS/762/2008, de 6 de marzo, o el que se crean y suprimen ficheros de datos de carácter personal gestionados por el Ministerio de Empleo y Seguridad Social (BOE n.º 69 de 20/03/2008) cuya titularidad corresponde al Instituto Social de la Marina. Conforme a la Ley Orgánica 15/1999, de 13 de diciembre, de protección de Datos de Carácter Personal, podrá ejercer el derecho de acceso, rectificación, cancelación y oposición mediante escrito dirigido a la Dirección del ISM, Génova 20, 4.ª Planta. 28004 Madrid.

SR. DIRECTOR DEL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

ANEXO IX

Solicitud de centro para impartir formación sanitaria específica (1) _____ itinerante

De acuerdo con lo previsto en la Orden PRE/646/2004, de 5 de marzo (BOE n.º 62 de 12/03/04)

(1) Inicial o Avanzada

REPRESENTANTE LEGAL:

NOMBRE Y APELLIDOS		
N.I.F.	CARGO	
TELÉFONO	FAX	CORREO ELECTRÓNICO

En nombre y representación de

CENTRO SOLICITANTE:

NOMBRE DE LA ENTIDAD			
C.I.F.	DOMICILIO FISCAL		
LOCALIDAD		PROVINCIA	CÓDIGO POSTAL
TELÉFONO	FAX	CORREO ELECTRÓNICO	

SOLICITA

de acuerdo con lo previsto en el artículo 7 de la Orden PRE/646/2004, de 5 de marzo (BOE nº 62 de 12/03/04), la impartición de formación sanitaria específica (1) _____ itinerante en el domicilio siguiente:

CARACTERÍSTICAS DE LAS AULAS (y aportar plano o croquis dibujado)		
FECHAS DE INICIO Y FINALIZACIÓN		
DISTRIBUCIÓN DEL CONTENIDO DEL CURSO		
RELACIÓN DE FORMADORES Y EVALUADORES		
DOMICILIO LUGAR DE IMPARTICIÓN		
LOCALIDAD	PROVINCIA	CÓDIGO POSTAL

....., de ..... de

Fdo: .....

DIRECCIÓN PROVINCIAL DEL INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA

§ 34

Real Decreto 505/2024, de 28 de mayo, por el que se regulan los reconocimientos médicos de aptitud y la protección de la salud de las personas trabajadoras del sector marítimo-pesquero embarcadas

Ministerio de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones
«BOE» núm. 145, de 15 de junio de 2024
Última modificación: sin modificaciones
Referencia: BOE-A-2024-12121

La actividad laboral desarrollada en el sector marítimo-pesquero lleva asociada unas condiciones de trabajo que, desde siempre, han supuesto un factor adverso para la salud de las personas trabajadoras. Al peligro inherente a toda navegación deben añadirse factores configuradores de la actividad marítima, tales como el trabajo en plataformas móviles y espacios reducidos, la exposición a condiciones físico-ambientales desfavorables, la existencia de elevadas cargas físicas, el distanciamiento social y familiar y el alejamiento de centros sanitarios asistenciales, que, entre otros, han determinado la necesidad de establecer medidas de prevención y protección de la salud de las personas trabajadoras embarcadas.

El Instituto Social de la Marina, teniendo en cuenta la normativa nacional e internacional relativa a la protección de la salud las personas trabajadoras embarcadas, ha venido desarrollando un programa sanitario preventivo asistencial integral para las personas trabajadoras del mar, sustentado en diferentes disposiciones reguladoras de las funciones y competencias de este organismo, siendo la actualmente vigente el Real Decreto 504/2011, de 8 de abril, de estructura orgánica y funciones del Instituto Social de la Marina.

Entre los pilares fundamentales del citado programa sanitario, en el ámbito preventivo, destacan los reconocimientos médicos preceptivos para el embarque, cuyo marco general está configurado por el Real Decreto 1696/2007, de 14 de diciembre, por el que se regulan los reconocimientos médicos de embarque marítimo, que constituyen una exigencia previa al enrolamiento en buques, conforme a la Orden del Ministerio de Fomento, de 18 de enero de 2000, por la que se aprueba el Reglamento sobre Despacho de Buques.

En lo que respecta a estos exámenes médicos de aptitud para el embarque marítimo, la normativa internacional y de la Unión Europea se ha visto modificada tras la publicación del citado Real Decreto 1696/2007, de 14 de diciembre, por lo que resulta imprescindible ajustar el ordenamiento español a estas nuevas disposiciones, entre las que cabe citar el Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006, y el Convenio sobre el Trabajo en la Pesca, 2007, ambos de la Organización Internacional del Trabajo; la Directiva 2009/13/CE del Consejo, de 16 de febrero de 2009, por la que se aplica 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, y se modifica la Directiva 1999/63/CE; así como la Directiva (UE) 2017/159 del Consejo, de 19 de diciembre de 2016, por la que se aplica el Acuerdo relativo a la aplicación del Convenio sobre el trabajo

en la pesca de 2007 de la Organización Internacional del Trabajo, celebrado el 21 de mayo de 2012 entre la Confederación General de Cooperativas Agrarias de la Unión Europea (Cogeca), la Federación Europea de Trabajadores del Transporte (ETF) y la Asociación de las Organizaciones Nacionales de Empresas Pesqueras de la Unión Europea (Europêche), traspuesta por el Real Decreto 618/2020, de 30 de junio, por el que se establecen mejoras en las condiciones de trabajo en el sector pesquero.

Por otra parte, los certificados médicos resultantes de los reconocimientos médicos regulados en este real decreto, tal y como se recoge en el anexo IV, se ajustan a los requisitos establecidos en la sección A-I/9 del Código de Formación, Titulación y Guardia de la Gente de Mar (Código STCW), que complementa el Convenio de la Organización Marítima Internacional de idéntica denominación.

La entrada en vigor de la Ley 47/2015, de 21 de octubre, reguladora de la protección social de las personas trabajadoras del sector marítimo-pesquero, además, ha extendido el campo de aplicación del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar a nuevos colectivos de personas trabajadoras, y también ha abierto la posibilidad, en su artículo 38, de que el ámbito subjetivo de la protección social específica de las personas trabajadoras del sector marítimo-pesquero se extienda a todas aquellas personas que pretendan desarrollar una actividad laboral en dicho sector. Este hecho hace necesario regular y garantizar el ejercicio del derecho a los servicios de sanidad marítima regulados en el artículo 39 de la referida ley a estos nuevos colectivos, incluyendo la realización de reconocimientos médicos de aptitud a los buceadores y las buceadoras profesionales conforme al Real Decreto 550/2020, de 2 de junio, por el que se determinan las condiciones de seguridad de las actividades de buceo, así como proteger la salud en todas las actividades marítimo-pesqueras, en particular en aquellos ámbitos feminizados que presentan especiales características de riesgo.

Asimismo, es preciso regular, en el ámbito de actuación del Instituto Social de la Marina, los requisitos y procedimientos de examen que permitan valorar la adecuación psicofísica de la persona trabajadora al puesto de trabajo a realizar a bordo, contribuyendo a mejorar la salud y la seguridad en el ámbito laboral marítimo.

En materia de tratamiento de los datos de salud, esta disposición recoge lo previsto 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 (Reglamento general de protección de datos), así como lo establecido en la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales. En materia de información y documentación se rige por los principios rectores recogidos en la Ley 41/2002, de 14 de noviembre, básica reguladora de la autonomía del paciente y de derechos y obligaciones en materia de información y documentación clínica, fortaleciendo con ello el derecho a la protección de la salud reconocido por la Constitución Española.

Todo ello justifica la elaboración de este real decreto, que se adecua a los principios de necesidad, eficacia y eficiencia regulados en el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, incorporando al texto diversos preceptos encaminados a mejorar la calidad, la gestión y el control adecuado de las actividades preventivas de sanidad marítima.

Asimismo, en virtud del principio de proporcionalidad, este real decreto contiene la regulación imprescindible para dotar al Instituto Social de la Marina del marco jurídico adecuado para ejercer las funciones de sanidad marítima, garantizando la correcta prestación de sus servicios a los ciudadanos, ciudadanas y empresas, y facilitando su acceso a los mismos, sin que ello suponga la imposición de nuevas obligaciones a las personas destinatarias.

Por otra parte, con este real decreto se garantiza el principio de seguridad jurídica, ya que se integra dentro del marco normativo existente y se ajusta a la normativa vigente, desarrollando la regulación de los reconocimientos médicos de aptitud y de los centros de sanidad marítima, establecidos en el artículo 39.a) de la Ley 47/2015, de 21 de octubre.

Por último, en su elaboración se ha aplicado el principio de transparencia, efectuando, con carácter previo a la elaboración del proyecto normativo, el trámite de consulta pública y,

durante su tramitación, sometiendo el texto de la norma al trámite de información pública y audiencia directa de las organizaciones representativas del sector y de los agentes sociales, además de establecerse sus objetivos en este preámbulo.

Este real decreto se dicta en ejercicio de las facultades atribuidas al Gobierno por la disposición final segunda de la Ley 47/2015, de 21 de octubre, y al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.16.ª y 17.ª de la Constitución Española, que atribuye al Estado, respectivamente, la competencia exclusiva en materia de bases y la coordinación general de la sanidad y en materia de legislación básica de la Seguridad Social.

En su virtud, a propuesta de la Ministra de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones, 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 28 de mayo de 2024,

DISPONGO:

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

Artículo 1. *Objeto.*

El objeto de este real decreto es desarrollar los servicios de sanidad marítima y concretamente:

a) La regulación de los reconocimientos médicos de aptitud para el embarque marítimo a los que se refiere el artículo 39.a) de la Ley 47/2015, de 21 de octubre, reguladora de la protección social de las personas trabajadoras del sector marítimo-pesquero.

b) La regulación de los reconocimientos médicos de aptitud a los buceadores y buceadoras profesionales incluidos en los artículos 3.e) y f) y 4.1.d) y e) de la Ley 47/2015, de 21 de octubre, para la obtención del certificado médico de aptitud para el buceo.

c) La protección, promoción y mejora de la salud de las personas pertenecientes al sector marítimo-pesquero embarcadas, enfocadas a la identificación de problemas de salud y a la adopción de intervenciones preventivas.

d) El establecimiento de los requisitos técnicos y las condiciones mínimas exigidas a los centros de sanidad marítima del Instituto Social de la Marina para el cumplimiento de las disposiciones contenidas en este real decreto y para el mantenimiento de los estándares de calidad en su funcionamiento.

Artículo 2. *Definiciones.*

A efectos de este real decreto se entenderá por:

a) Servicio de sanidad marítima. Unidad responsable de la gestión y control de las actividades preventivas y asistenciales desarrolladas por el Instituto Social de la Marina.

b) Actividades de sanidad marítima. Conjunto de actuaciones desarrolladas por el Instituto Social de la Marina dirigidas a la protección de la salud de las personas que desarrollan o pretenden ejercer su actividad laboral en el sector marítimo-pesquero.

c) Centros de sanidad marítima. Centros sanitarios ubicados en las direcciones provinciales y locales del Instituto Social de la Marina, en los cuales se llevan a cabo las actividades reguladas en este real decreto.

d) Reconocimiento médico de aptitud para el embarque marítimo. Tendrá tal consideración el efectuado por el personal médico de sanidad marítima que se practique a toda ciudadana y ciudadano español o de otra nacionalidad, con el objeto de obtener el certificado médico de aptitud preceptivo para el embarque de la tripulación en buques de bandera española conforme a los convenios internacionales y la normativa europea y nacional en la materia, que cumpla los requisitos establecidos en el artículo 6.1.

e) Reconocimiento médico de aptitud para el buceo. Tendrá tal consideración el efectuado por el personal médico de sanidad marítima a buceadores y buceadoras profesionales que realicen una actividad que determine su encuadramiento en el Régimen

Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar y que cumplan los requisitos establecidos en el artículo 6.2.

Artículo 3. *Ámbito de aplicación.*

Este real decreto será de aplicación a:

a) Toda ciudadana y ciudadano español o de otra nacionalidad, para la obtención del certificado médico de aptitud para el embarque cuando sea preciso para ejercer una actividad profesional a bordo de un buque de bandera española.

b) Los buceadores y buceadoras profesionales incluidos en los artículos 3.e) y f) y 4.1.d) y e) de la Ley 47/2015, de 21 de octubre, para la obtención del certificado médico de aptitud para el buceo.

c) Las personas pertenecientes al sector marítimo-pesquero embarcadas, en relación con lo previsto en el artículo 1.c).

d) Los centros de sanidad marítima donde se llevan a cabo las actividades reguladas en este real decreto.

Artículo 4. *Competencia.*

El Instituto Social de la Marina será el organismo competente para la organización, realización y control de los reconocimientos médicos de aptitud regulados en este real decreto. Estos reconocimientos tendrán carácter gratuito y podrán ser solicitados en cualquier centro de sanidad marítima.

CAPÍTULO II

Reconocimientos médicos de aptitud

Artículo 5. *Tipos de reconocimientos médicos de aptitud.*

1. Reconocimiento médico de aptitud para el embarque marítimo.

Este reconocimiento médico tendrá como objetivo garantizar que las condiciones psicofísicas de la persona solicitante sean compatibles con las características del puesto de trabajo y no supongan peligro para la salud y seguridad de dicha persona ni del resto de la tripulación. Dichas condiciones tampoco deberán poner en riesgo la navegación marítima. Se distinguen las siguientes modalidades:

a) Reconocimiento médico inicial de aptitud para el embarque marítimo. El reconocimiento que se realiza por primera vez o cuando hayan transcurrido más de cinco años desde la fecha de realización del último reconocimiento médico de aptitud para el embarque marítimo.

b) Reconocimiento médico periódico de aptitud para el embarque marítimo. El reconocimiento médico efectuado en los supuestos no contemplados en el párrafo anterior.

c) Reconocimiento médico extraordinario de aptitud para el embarque marítimo. El reconocimiento efectuado, estando el reconocimiento médico previo vigente, a instancias de la persona trabajadora, a iniciativa de la empresa o de oficio por el Instituto Social de la Marina, al objeto de comprobar las condiciones médicas de la persona trabajadora cuando, por repatriaciones y evacuaciones sanitarias o cualquier otra circunstancia sobrevenida, haya podido acontecer una variación en las condiciones psicofísicas inicialmente valoradas en el reconocimiento médico de aptitud para el embarque marítimo.

2. Reconocimiento médico de aptitud para el buceo profesional.

La finalidad de este reconocimiento médico será garantizar que las condiciones psicofísicas del buceador y buceadora profesional sean compatibles con el trabajo en el medio hiperbárico. Se distinguen las siguientes modalidades:

a) Reconocimiento médico inicial de aptitud para el buceo. El reconocimiento que se realiza por primera vez al buceador y buceadora profesional en el Instituto Social de la

Marina o cuando hayan transcurrido más de cinco años desde la fecha de realización del último reconocimiento médico de aptitud para el buceo en el Instituto Social de la Marina.

b) Reconocimiento médico periódico de aptitud para el buceo. El reconocimiento efectuado en los supuestos no contemplados en el párrafo anterior.

c) Reconocimiento médico extraordinario de aptitud para el buceo. El reconocimiento efectuado, estando el reconocimiento médico previo vigente, a instancias de la persona trabajadora, a iniciativa de la empresa o de oficio por el Instituto Social de la Marina, al objeto de comprobar las condiciones médicas de la persona trabajadora cuando, por cualquier circunstancia sobrevenida, haya podido acontecer una variación en las condiciones psicofísicas inicialmente valoradas en el reconocimiento médico de aptitud para el buceo.

Artículo 6. *Requisitos para solicitar los reconocimientos médicos de aptitud.*

1. Reconocimiento médico de aptitud para el embarque marítimo. Podrán solicitar este reconocimiento aquellos ciudadanos y ciudadanas que cumplan los siguientes requisitos en el momento de la solicitud:

a) Acreditar la identidad.

1.º Las personas solicitantes que posean la nacionalidad española deberán presentar documento nacional de identidad.

2.º El resto deberá aportar NIE, pasaporte o tarjeta de residencia.

b) Acreditar su condición de persona trabajadora del mar mediante la presentación de la Libreta de Navegación Marítima.

c) Estar afiliados y en situación de alta o asimilada al alta en el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar en puestos de trabajo que preceptivamente requieran de un reconocimiento médico de aptitud para el embarque marítimo o encontrarse en períodos de inactividad entre trabajos de temporada en el sector marítimo-pesquero que precisen de dicho requisito.

d) En los casos en los que no se cumpla el requisito anterior, las personas interesadas deberán acreditar que se encuentran en alguna de las siguientes situaciones:

1.º Estar inscritas como demandantes de empleo en el sector marítimo-pesquero en puestos de trabajo que preceptivamente requieran de un reconocimiento médico de embarque marítimo.

2.º Estar pendientes de una contratación para desempeñar un puesto a bordo en un buque de bandera española, lo que deberá acreditarse mediante certificado de la empresa armadora del buque, según modelo incluido en el anexo I.

e) En todo caso, la persona solicitante deberá ser mayor de dieciséis años de edad y no podrá encontrarse en situación de incapacidad temporal o baja médica, ni en periodo de suspensión de la relación laboral por situación de riesgo durante el embarazo o por situación de riesgo durante la lactancia natural. Si la persona solicitante del reconocimiento médico se halla en situación de incapacidad permanente total, deberá acreditar autorización previa de la entidad gestora para desarrollar una actividad profesional distinta de aquella en relación con la cual se reconoció la situación de incapacidad permanente total.

2. Reconocimiento médico de aptitud para el buceo profesional. Podrán solicitar este reconocimiento aquellos ciudadanos y ciudadanas que cumplan los siguientes requisitos en el momento de la solicitud:

a) Acreditar la identidad y titulación del buceador y buceadora profesional.

1.º Las personas solicitantes que posean la nacionalidad española deberán presentar documento nacional de identidad.

2.º El resto deberá aportar NIE, pasaporte o tarjeta de residencia.

3.º Asimismo, la persona solicitante deberá aportar la tarjeta de identidad de buceo profesional si posee la nacionalidad española, o documento equivalente en caso de ciudadanos y ciudadanas de otra nacionalidad. Los buceadores y buceadoras extractores de recursos marinos deberán aportar certificación acreditativa que les faculte para la realización de dicha actividad.

b) Estar afiliado o afiliada y en situación de alta en el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar en la categoría de buceador o buceadora profesional o encontrarse en períodos de inactividad entre trabajos de temporada como buceadores.

c) En los casos en los que no se cumpla el requisito anterior, acreditar que se encuentra en alguna de las siguientes situaciones:

1.º Estar inscrito o inscrita como demandante de empleo como buceador o buceadora profesional en las categorías incluidas en el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar.

2.º Estar pendiente de contratación como buceador o buceadora profesional en las categorías incluidas en el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, lo que deberá acreditarse mediante certificado de empresa del sector marítimo-pesquero, según modelo incluido en el anexo I.

d) En todo caso, la persona solicitante deberá ser mayor de dieciocho años de edad y no podrá encontrarse de baja médica, situación de incapacidad temporal ni situación de incapacidad permanente total para su profesión habitual como buceador o buceadora profesional. Tampoco podrá encontrarse en periodo de suspensión de la relación laboral por situación de riesgo durante el embarazo ni por situación de riesgo durante la lactancia natural. Si la persona solicitante del reconocimiento médico se halla en situación de incapacidad permanente total, deberá acreditar autorización previa de la entidad gestora para desarrollar una actividad profesional distinta de aquella en relación con la cual se reconoció la situación de incapacidad permanente total.

3. Reconocimientos médicos extraordinarios. Cuando la empresa solicite el reconocimiento médico extraordinario deberá aportar, por los medios establecidos en la legislación vigente, al centro de sanidad marítima donde la persona trabajadora se haya realizado el último reconocimiento médico de aptitud, o bien al centro de sanidad marítima más cercano al domicilio de la persona trabajadora, los siguientes datos:

a) Solicitud de realización de un reconocimiento médico extraordinario de aptitud e informe motivado de su necesidad.

b) Datos de filiación de la persona trabajadora: nombre, apellidos, NIF o NIE, teléfono y, en el caso de reconocimiento médico extraordinario de aptitud para el embarque, puesto de trabajo a bordo.

c) Datos de la empresa: domicilio, teléfono, correo electrónico, persona de contacto, nombre del buque y actividad desarrollada.

Artículo 7. *Realización de los reconocimientos médicos de aptitud.*

1. Los reconocimientos médicos regulados en este real decreto se realizarán ajustándose a los objetivos enunciados en el artículo 1, teniendo en cuenta las circunstancias que enmarcan las condiciones psicofísicas de la persona solicitante, la edad, el sexo y el entorno de trabajo.

2. Los reconocimientos médicos de aptitud para el embarque marítimo iniciales incluirán como mínimo la anamnesis y las exploraciones especificadas en el anexo II.

Con el objeto de establecer líneas de homogeneidad, en el anexo III se incluyen listados de aquellos procesos patológicos y limitaciones psicofísicas que deben ser considerados en la valoración de la aptitud a bordo. Dichos listados tienen carácter orientativo y deberán ser periódicamente actualizados conforme a la evolución de los conocimientos y avances científicos.

3. El personal facultativo podrá solicitar las pruebas clínicas complementarias, exploraciones e informes de otros profesionales especialistas que precise, para evaluar el grado de aptitud de la persona solicitante.

Cuando las exploraciones, pruebas e informes médicos precisos para el cumplimiento de las obligaciones de este real decreto no puedan ser efectuados con medios propios, el Instituto Social de la Marina podrá recurrir a su realización por empresas proveedoras de servicios sanitarios autorizados, previa contratación de los mismos, conforme a la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo

2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014, y los instrumentos jurídicos que resulten de aplicación.

Artículo 8. *Resultado de los reconocimientos médicos de aptitud.*

1. El grado de aptitud de las personas solicitantes de los reconocimientos médicos de aptitud para el embarque marítimo se ajustará a las siguientes calificaciones:

a) Apta. Recibirá tal calificación la persona objeto del reconocimiento médico correspondiente que, a juicio clínico de la médica o médico reconocedor, reúna en el momento del reconocimiento las condiciones psicofísicas para desempeñar las tareas rutinarias y de emergencia y que no presente ninguna afección que pueda agravarse con el servicio en el mar o pueda constituir un peligro para la seguridad y salud de otras personas a bordo. Dichas condiciones tampoco deberán poner en riesgo la navegación marítima.

b) Apta con restricciones. Será declarada apta con restricciones la persona objeto del reconocimiento médico correspondiente que, en el momento del reconocimiento, presente una limitación psicofísica que, no incapacitándole por completo para el trabajo marítimo, le obligue a restringir su ocupación a bordo atendiendo a:

1.º Departamento del buque o puesto de trabajo a desempeñar a bordo.
2.º Tipo de navegación o distancia en millas al puerto más próximo donde se pueda realizar una evacuación sanitaria.
3.º Condiciones ambientales de los caladeros o rutas de navegación.
4.º Nocturnidad.
5.º Las medidas de adaptación del puesto de trabajo a la persona y otros factores de importancia a juicio de la médica o médico reconocedor.

c) No apta. Recibirá tal calificación la persona objeto del reconocimiento médico correspondiente que, a juicio de la médica o médico reconocedor, presente, en el momento del reconocimiento, alguna limitación o proceso patológico incompatible con el ejercicio de su profesión o de las tareas de emergencia a bordo. Asimismo, tendrán tal consideración aquellas personas objeto del reconocimiento médico correspondiente que presenten trastornos no filiados que precisen estudio especializado para que se pueda establecer la aptitud.

2. El grado de aptitud de las personas solicitantes de los reconocimientos médicos de aptitud para el buceo profesional se ajustará a las siguientes calificaciones:

a) Apta. Recibirá tal calificación la persona objeto del reconocimiento médico correspondiente que, a juicio clínico de la médica o médico reconocedor, reúna en el momento del reconocimiento las condiciones psicofísicas para la práctica del buceo profesional y no padezca ninguna enfermedad que pueda agravarse con el trabajo en ambiente hiperbárico.

b) Apta con restricciones. Será declarada apta con restricciones la persona objeto del reconocimiento médico correspondiente que, en el momento del reconocimiento, presente una limitación psicofísica que, no incapacitándole por completo para el buceo profesional, le obligue a restringir su ocupación atendiendo a:

1.º Profundidad máxima de trabajo.
2.º Frecuencia de las inmersiones.
3.º Tiempo de estancia en el medio.
4.º Equipos a utilizar.
5.º Distancia hasta el centro de tratamiento hiperbárico más cercano.
6.º Tipo de actividad subacuática.
7.º Otros factores de importancia a juicio de la médica o médico reconocedor.

c) No apta. Recibirá tal calificación la persona objeto del reconocimiento médico correspondiente que, a juicio de la médica o médico reconocedor, presente, en el momento del reconocimiento, alguna limitación o proceso patológico incompatible con el ejercicio de su profesión. Asimismo, tendrán tal consideración aquellas personas objeto del reconocimiento médico correspondiente que presenten trastornos no filiados que precisen estudio especializado para que se pueda establecer la aptitud.

3. En caso de disconformidad con el grado de aptitud resultante de su reconocimiento médico de aptitud, la persona interesada podrá solicitar una segunda opinión de otro personal facultativo de sanidad marítima, cuyo resultado anulará la calificación previa y tendrá la condición de calificación de aptitud final, sin perjuicio de lo recogido en el artículo 11. El plazo para solicitar la segunda opinión será de quince días hábiles a contar desde el día siguiente a aquel en el que se notificó el dictamen de aptitud.

Artículo 9. *Expedición de certificados médicos.*

1. La declaración de aptitud resultante del reconocimiento médico de aptitud para el embarque marítimo se extenderá en el certificado cuyo modelo figura en el anexo IV.

2. La calificación de los reconocimientos médicos de aptitud para el buceo profesional se extenderá en un certificado establecido al efecto por el Instituto Social de la Marina cuyo modelo figura en el anexo V.

3. Se establecerá un registro de personal facultativo reconocido, conforme al Convenio sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar, 1978, de la Organización Marítima Internacional (Convenio STCW) y al Código de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar (Código STCW), y a la Directiva (UE) 2022/993 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 8 de junio de 2022, relativa al nivel mínimo de formación en las profesiones marítimas.

4. Se podrá consultar la validez e integridad de los certificados médicos regulados en los apartados anteriores mediante un servicio de verificación habilitado para la comprobación por las personas interesadas, ubicado en la Sede Electrónica de la Seguridad Social.

5. Además de los certificados médicos contemplados en los apartados anteriores, se facilitará a la persona interesada un informe médico, cuya recepción deberá quedar convenientemente acreditada.

Artículo 10. *Periodo de vigencia de los certificados médicos.*

1. El periodo de vigencia de los certificados médicos será determinado en cada caso por la médica o médico reconocedor en función del tipo de reconocimiento, estado de salud de la persona solicitante, de su edad, de su puesto de trabajo y de los protocolos sanitarios establecidos por el Instituto Social de la Marina, siempre que no exceda del período máximo establecido en los apartados siguientes.

2. El certificado médico de aptitud para el embarque marítimo tendrá un periodo máximo de vigencia de dos años, excepto para menores de dieciocho años, que será de un año.

3. La vigencia de los certificados médicos de aptitud para el buceo será como máximo de un año.

4. Si el período de vigencia de un certificado médico de aptitud para el embarque marítimo expirase durante una travesía, seguirá siendo válido hasta la fecha de llegada al próximo puerto de escala donde la persona interesada pueda obtener un certificado médico expedido por personal facultativo de sanidad marítima, a condición de que esta prolongación de validez no exceda de tres meses.

5. El Instituto Social de la Marina podrá anular la vigencia de un certificado médico de aptitud cuando se produzcan las circunstancias recogidas en los apartados 1.c) y 2.c) del artículo 5.

Artículo 11. *Recursos.*

1. En caso de discrepancia con el grado de aptitud resultante de los reconocimientos médicos regulados en este real decreto, la persona interesada podrá interponer recurso de alzada ante la Dirección del Instituto Social de la Marina o dirección provincial de dicho organismo, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 121 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, al que podrá acompañar los elementos de prueba que considere pertinentes. El plazo para presentar este recurso será de un mes a contar desde el día siguiente a aquel en el que se notificó el dictamen de aptitud, de acuerdo con lo dispuesto en la mencionada ley.

Si el recurso se presenta ante la dirección provincial, esta remitirá en un plazo de diez días a la Subdirección General de Acción Social Marítima del Instituto Social de la Marina

una copia completa del expediente, en el que se incluirá un informe motivado de la médica o médico reconocedor.

En el supuesto de solicitar la segunda opinión regulada en el artículo 8.3, el plazo para presentar el recurso será de un mes desde el día siguiente a aquel en el que se notificó la segunda opinión.

2. Será competente para resolver la persona titular de la Dirección del Instituto Social de la Marina, previo informe motivado de una comisión de personal facultativo de sanidad marítima del Instituto Social de la Marina designada al efecto. El personal facultativo integrante de la mencionada comisión podrá solicitar todos los informes que les sean necesarios para mejor proveer, no siendo ninguno de ellos vinculante. La resolución expresa, o la desestimación por silencio administrativo trascurrido el plazo de tres meses desde la interposición del recurso pondrá fin a la vía administrativa y procederá, en su caso, la interposición del recurso contencioso-administrativo en los términos previstos en la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-administrativa.

3. Cuando, por resolución administrativa o sentencia judicial, la persona interesada reciba una calificación de aptitud diferente a la declarada por la médica o médico reconocedor o la persona titular de la Dirección del Instituto Social de la Marina, se deberá reflejar en un certificado médico de aptitud tal calificación, haciendo constar además si tal modificación obedece a una resolución del Instituto Social de la Marina o a una sentencia judicial.

4. El criterio expuesto en el apartado anterior no obsta para que, en un reconocimiento médico posterior, la médica o médico reconocedor pueda, en función de la evolución clínica de la persona solicitante, emitir una calificación de aptitud distinta a la recogida en la citada resolución o sentencia.

Artículo 12. *Certificados médicos de aptitud para el embarque equivalentes.*

1. Se considerarán equivalentes a los certificados médicos de aptitud para el embarque marítimo, en el caso de personas trabajadoras que tengan previsto enrolarse en buques de bandera española y no puedan obtener el certificado médico de aptitud para el embarque marítimo del Instituto Social de la Marina al tener establecida su residencia fuera del territorio nacional, los certificados médicos expedidos por personal facultativo de otro país, siempre que:

a) Dicho personal facultativo esté establecido en un Estado que aplique un Convenio de la Organización Internacional del Trabajo o de la Organización Marítima Internacional que incorpore exigencias relativas a las normas mínimas de aptitud médica de la gente de mar.

b) El citado personal médico esté reconocido por las autoridades del Estado emisor para expedir los certificados de aptitud para el embarque.

c) El certificado médico de aptitud para el embarque marítimo se haya expedido de conformidad con los convenios internacionales citados en el párrafo a) y esté redactado, al menos, en el idioma inglés.

2. El certificado médico de aptitud para el embarque marítimo equivalente conforme a lo dispuesto en el apartado anterior, tendrá una vigencia máxima de dos años, excepto para menores de dieciocho años que será de un año, en concordancia con lo previsto en el artículo 10.2.

CAPÍTULO III

Organización

Artículo 13. *Centros de sanidad marítima.*

1. Los centros de sanidad marítima del Instituto Social de la Marina podrán contar con un médico o médica, una diplomada o diplomado universitario o graduado en enfermería y un o una auxiliar de clínica. No obstante lo anterior, la dotación de personal de los centros, incluyendo el personal administrativo que se precise, se ajustará a las necesidades detectadas en cada momento a fin de que la actividad propia de los centros se efectúe con la mayor agilidad, calidad y accesibilidad posibles.

2. El Instituto Social de la Marina establecerá medidas de control de calidad del servicio ofrecido por los centros de sanidad marítima en aplicación de este real decreto y de los compromisos adquiridos en la carta de servicios del Instituto Social de la Marina.

3. El listado de centros de sanidad marítima tendrá carácter público y se actualizará periódicamente.

Artículo 14. *Actividades de sanidad marítima.*

Las actividades a desarrollar por los y las profesionales de los centros de sanidad marítima incluirán:

a) La realización de los reconocimientos médicos de aptitud para el embarque marítimo y de aptitud para el buceo.

b) El estudio de las enfermedades susceptibles de estar relacionadas con el trabajo, con el objetivo de identificar la relación entre las causas de enfermedad y los riesgos del trabajo a bordo. En estos estudios se prestará especial atención a la incorporación de la perspectiva de género.

c) La elaboración de los indicadores de la evaluación de la salud de las personas trabajadoras del sector marítimo-pesquero y la recopilación de datos epidemiológicos desagregados por sexo.

d) La comunicación de las enfermedades que podrían ser calificadas como profesionales a la unidad competente para el trámite de las prestaciones de la dirección provincial del Instituto Social de la Marina y, en su caso, a las autoridades sanitarias, responsables de su tramitación.

e) La participación en los procedimientos de valoración-revisión de las situaciones de incapacidad permanente del sistema de la Seguridad Social, cuando afecten a las personas trabajadoras del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar que hayan sido objeto de un reconocimiento médico de aptitud, formando parte del Equipo de Valoración de Incapacidades, como vocal, o de la Comisión de Evaluación de Incapacidades, en las provincias en que dicho equipo no se haya constituido. En las provincias en cuyo territorio no exista sede de ninguna dirección provincial del Instituto Social de la Marina, la participación en el Equipo de Valoración de Incapacidades, o en la Comisión de Evaluación de Incapacidades, se llevará a cabo mediante la emisión de un informe médico motivado por el médico o médica de sanidad marítima de la dirección provincial del Instituto Social de la Marina a cuyo ámbito territorial de actuación corresponda. También intervendrán en los procedimientos de determinación de contingencia en aquellos casos de discrepancias en el diagnóstico de una enfermedad profesional, cuando afecten a las citadas personas trabajadoras.

Cuando la persona trabajadora del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar incursa en el procedimiento de evaluación o revisión de la situación de incapacidad permanente sea declarada como no apta en el reconocimiento médico de aptitud, por una dolencia o lesión de carácter permanente, esta consideración de no apto será tomada en consideración de cara a la citada evaluación o revisión.

f) El control de las condiciones higiénico-sanitarias de los buques.

g) La impartición de la formación sanitaria de las personas trabajadoras del mar.

h) El desarrollo de programas de formación, información e investigación en su ámbito de trabajo, que incorporen perspectiva de género.

i) La colaboración con otros organismos en programas y actividades dirigidos a potenciar e incrementar la salud y seguridad del trabajo en el mar.

Artículo 15. *Recursos humanos.*

1. El personal facultativo que realice reconocimientos médicos a buceadores y buceadoras profesionales regulados en este real decreto deberá disponer de la formación específica establecida en la normativa vigente.

2. Todo el personal que desarrolle su actividad en el servicio de sanidad marítima o colabore con el mismo estará sujeto a la obligación de secreto profesional y al debido respeto a la dignidad y derechos de la persona, según establecen la legislación vigente y los códigos deontológicos aplicables.

3. El Instituto Social de la Marina adoptará un programa de formación continuada con objeto de actualizar los conocimientos, habilidades y aptitudes de los y las profesionales adscritos a los centros de sanidad marítima.

Artículo 16. *Recursos materiales.*

1. Los centros de sanidad marítima contarán con los recursos materiales para la realización de sus funciones, pudiendo recurrir, a través de los procedimientos legalmente establecidos, a la contratación de los servicios sanitarios externos autorizados que sean estrictamente indispensables para el cumplimiento de las obligaciones reguladas en esta norma, en los términos del artículo 7.3.

2. El servicio sanitario deberá disponer de espacios para el acceso y recepción del usuario, consultas, apoyos generales del servicio, debiendo garantizar la dignidad e intimidad de las personas.

3. Los centros de sanidad marítima se ajustarán a lo establecido en el Real Decreto 486/1997, de 14 de abril, por el que se establecen las disposiciones mínimas de seguridad y salud en los lugares de trabajo, y en su normativa de desarrollo.

CAPÍTULO IV

Documentación clínica y protección de datos

Artículo 17. *Documentación clínica y derecho de acceso.*

1. El personal adscrito a los centros de sanidad marítima incluirá los datos de cada reconocimiento médico en una historia clínico-laboral, cuyo modelo será aprobado por el Instituto Social de la Marina.

2. Las historias clínico-laborales quedarán archivadas en condiciones que garanticen su correcto mantenimiento y seguridad, con una duración de, al menos, veinte años, salvo que la normativa de prevención de riesgos laborales establezca un plazo mayor frente a determinadas exposiciones. Su archivo y custodia están sujetos al régimen legal específico de protección de la intimidad y del secreto profesional que tienen reconocidos los datos sanitarios.

3. Los datos contenidos en las historias clínico-laborales se incorporarán a un fichero informático cuya utilización estará restringida al personal autorizado por el Instituto Social de la Marina obligado a secreto profesional.

4. En todo caso, las actuaciones previstas en este artículo se realizarán de conformidad con lo previsto 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 (Reglamento general de protección de datos), así como con lo establecido en la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales, y en la Ley 41/2002, de 14 de noviembre, básica reguladora de la autonomía del paciente y de derechos y obligaciones en materia de información y documentación clínica.

CAPÍTULO V

Coordinación

Artículo 18. *Coordinación con otras administraciones.*

1. Sistema de vigilancia epidemiológica.

El personal médico de los centros de sanidad marítima está obligado a declarar al sistema de vigilancia epidemiológica de su comunidad autónoma, así como a la Subdirección General de Acción Social Marítima, los supuestos siguientes:

a) Enfermedades de declaración obligatoria.
b) Situaciones de alerta sanitaria y brotes epidémicos.

La declaración se efectuará remitiendo, debidamente cumplimentado, al sistema de vigilancia epidemiológica de la comunidad autónoma correspondiente, a través de la delegación territorial de sanidad que corresponda, así como a la Subdirección General de Acción Social Marítima el modelo establecido al efecto.

En el caso de alertas sanitarias y brotes epidémicos, así como en otros casos especificados, la declaración, además de obligatoria, será urgente.

2. Situaciones de embarazo y lactancia.

Cuando en el reconocimiento médico se detecte el estado de gestación en una persona trabajadora y el personal médico considere que no puede seguir desarrollando su trabajo habitual, mediante informe médico lo pondrá en conocimiento del servicio médico responsable del inicio del trámite, a los efectos previstos en el artículo 26 de la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales. Igual procedimiento se aplicará durante el período de lactancia natural.

3. Enfermedades profesionales.

Cuando el personal facultativo de sanidad marítima tenga conocimiento de la existencia de una enfermedad que podría ser calificada como profesional, o cuyo origen profesional se sospecha, lo comunicará a la unidad competente para el trámite de las prestaciones de la dirección provincial del Instituto Social de la Marina y, en su caso, a las autoridades sanitarias responsables de su tramitación.

Disposición adicional primera. *Actualizaciones.*

Las actualizaciones de los anexos de este real decreto se realizarán por resolución de la Dirección del Instituto Social de la Marina en función de la evolución de los conocimientos técnicos y científicos y de los cambios normativos.

Disposición adicional segunda. *Reconocimientos médicos a efectos de titulaciones profesionales.*

El Instituto Social de la Marina realizará asimismo los reconocimientos médicos a efectos de titulaciones profesionales según lo contemplado en el Real Decreto 269/2022, de 12 de abril, por el que se regulan los títulos profesionales y de competencia de la Marina Mercante, y en el Real Decreto 36/2014, de 24 de enero, por el que se regulan los títulos profesionales en el sector pesquero.

Los requisitos de acceso, naturaleza del examen médico a practicar, tipo de aptitud y modelo de certificado a expedir como resultado de estos reconocimientos médicos, serán establecidos mediante disposición reglamentaria.

Los certificados expedidos como resultado de estos reconocimientos médicos tendrán validez exclusivamente para los fines señalados en esta disposición adicional.

Disposición adicional tercera. *No incremento de gasto de personal.*

Las medidas incluidas en este real decreto no podrán suponer incremento de dotaciones ni de retribuciones ni de otros gastos de personal.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

Queda expresamente derogado el Real Decreto 1696/2007, de 14 de diciembre, por el que se regulan los reconocimientos médicos de embarque marítimo, y cuantas normas de igual o inferior rango se opongan a lo establecido en este real decreto.

Disposición final primera. *Modificación del Real Decreto 1300/1995, de 21 de julio, por el que se desarrolla, en materia de incapacidades laborales del sistema de la Seguridad Social, la Ley 42/1994, de 30 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y de orden social.*

La disposición adicional primera del Real Decreto 1300/1995, de 21 de julio, por el que se desarrolla, en materia de incapacidades laborales del sistema de la Seguridad Social, la

Ley 42/1994, de 30 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y de orden social, queda redactada en los siguientes términos:

«Disposición adicional primera. *Régimen Especial de Trabajadores del Mar.*

1. En el ámbito de aplicación del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, los dictámenes-propuesta del correspondiente Equipo de Valoración de Incapacidades, a los que se alude en el apartado 1 del artículo 3, serán formulados ante el director provincial del Instituto Social de la Marina para que este adopte la resolución que corresponda y proceda a su posterior notificación a las partes interesadas.

2. En los procedimientos de evaluación o revisión de las situaciones de incapacidad permanente del sistema de la Seguridad Social, cuando afecten a las personas trabajadoras del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar que hayan sido objeto de un reconocimiento médico de aptitud, formará parte como vocal del Equipo de Valoración de Incapacidades, el personal médico de sanidad marítima designado por el Instituto Social de la Marina en aquellas provincias en cuyo territorio tenga su sede una dirección provincial de dicho Instituto. En las provincias en cuyo territorio no exista sede de ninguna dirección provincial del Instituto Social de la Marina, la participación en el Equipo de Valoración de Incapacidades se llevará a cabo mediante la emisión de un informe médico motivado por el personal médico de sanidad marítima de la dirección provincial del Instituto Social de la Marina a cuyo ámbito territorial de actuación corresponda, de acuerdo con lo previsto en el resuelve segundo de la Resolución de 7 de marzo de 2017, del Instituto Social de la Marina, por la que se establece el ámbito territorial y competencial de sus direcciones provinciales. Asimismo, en aquellas provincias donde todavía no se haya constituido el Equipo de Valoración de Incapacidades, un médico o médica de sanidad marítima del Instituto Social de la Marina participará, en los mismos términos, en las sesiones de la Comisión de Evaluación de Incapacidades.

Cuando la persona trabajadora del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar incursa en el procedimiento de evaluación o revisión de la situación de incapacidad permanente sea declarada como no apta en el reconocimiento médico de aptitud, por una dolencia o lesión de carácter permanente, esta calificación de no apta será tomada en consideración de cara a la citada evaluación o revisión.»

Disposición final segunda. *Título competencial.*

Este real decreto se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.16.ª de la Constitución Española, que atribuye al Estado la competencia en materia de bases y coordinación general de la sanidad.

Se exceptúa de lo anterior el artículo 14.e) y la disposición final primera, que se dictan al amparo de la competencia que el artículo 149.1.17.ª atribuye al Estado para dictar la legislación básica de la Seguridad Social.

Disposición final tercera. *Habilitación.*

Se faculta a la persona titular del Ministerio de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones, en el ámbito de sus competencias, para dictar las normas de aplicación y desarrollo de este real decreto.

Disposición final cuarta. *Entrada en vigor.*

El presente real decreto entrará en vigor el 1 de julio de 2024.

ANEXO I

Certificado de empresa de previsión de contratación como tripulante o buceador/a profesional

Don/doña ....., con DNI n.º …….....,
Armador/a o representante legal de la empresa ……..……..…., con sede social en la calle/plaza ....., n.º ....., población ....., provincia ....., CP ….....

DECLARO:

Que don/doña ....., DNI/NIE n.º .....,
va a ser contratado/a por esta empresa para desempeñar el puesto de …..…... en el buque de bandera española ……...……...…. NIB ……
……
o
va a ser contratado/a como Buceador/a profesional por esta empresa en alguna de las categorías incluidas en el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar,
por lo que precisa la realización de un reconocimiento médico de embarque marítimo / reconocimiento médico de aptitud para el buceo profesional.
Asimismo, el/la abajo firmante confirma que queda enterado/a de que la falsedad de esta declaración, sin perjuicio de otras responsabilidades legales que pudieran derivarse, dará lugar a que, si fuera el caso, el beneficiario/a pierda su derecho a la realización del mencionado reconocimiento.

En ……, a..... de..... de.....

Sello de la empresa Firma del armador/a o representante legal

ANEXO II

Reconocimientos médicos de embarque marítimo

Exploraciones mínimas

1. El reconocimiento médico de embarque marítimo inicial incluirá como mínimo:

Exploración física.
Examen de visión (agudeza visual y visión cromática).
Examen otológico (otoscopia y audiometría).
Electrocardiograma en reposo.
Espirometría.
Analítica: Hemograma completo, Bioquímica sanguínea (Glucosa basal, Colesterol total, HDL-Colesterol, Triglicéridos, Enzimas hepáticas GOT-GPT-GGT, Creatinina, Ácido úrico) y sistemático de orina.

2. El reconocimiento médico de embarque marítimo periódico incluirá como mínimo:

Exploración física.
Examen de la visión cromática cada cinco años.
Analítica (hemograma completo, bioquímica sanguínea y sistemático de orina).

En ambos tipos de reconocimientos médicos el resto de las exploraciones se atendrán a los protocolos que determine el Instituto Social de la Marina a tal efecto, en función de la normativa y recomendaciones de las comunidades científicas.

ANEXO III

Criterios para la valoración de la aptitud para el embarque marítimo

Con carácter general, el personal médico reconocedor, en la valoración de la aptitud, deberá tener en cuenta los siguientes aspectos: presencia de síntomas y/o signos, evolución clínica, pronóstico, posibilidades de cumplimiento terapéutico, efectos adversos de los medicamentos en la capacidad para el desempeño seguro y eficaz de las tareas rutinarias y de emergencia a bordo, controles programados, existencia de complicaciones e informe del médico o médica especialista correspondiente.

1. Criterios generales

Para determinar la aptitud para el trabajo en la mar, en el caso de personas con problemas médicos, la persona examinadora deberá tomar en consideración y evaluar las siguientes cuestiones:

a) Las funciones y riesgos asociados al puesto de trabajo, tipo de actividad, tipo de navegación y adaptación previa al puesto de trabajo a bordo.
b) La posibilidad de que la persona reconocida padezca una enfermedad que pueda agravarse con el trabajo a bordo.
c) La gravedad de la contingencia y el peligro que el problema médico pueda representar para el o la paciente, para otras personas a bordo y para la seguridad marítima.
d) El tiempo crítico necesario para ser tratado o tener acceso a una asistencia médica apropiada en tierra.

2. Personas trabajadoras de especial consideración

Personas trabajadoras afectadas de forma individual por algún riesgo identificado en el puesto de trabajo; menores de 18 años; en situación de embarazo, lactancia o puerperio; y que tengan reconocida una discapacidad física, psíquica o sensorial.

3. Procesos de especial consideración

Los criterios detallados a continuación tienen carácter orientativo y tendrán en consideración la evolución de los conocimientos médicos y científicos. Dado que no es posible elaborar una lista exhaustiva de procesos patológicos que abarque todas las afecciones posibles, las diversas formas en que se presentan y su pronóstico, en los procesos no específicamente recogidos se podrá recurrir a una analogía con afecciones relacionadas.

3.1 Enfermedades infecciosas y parasitarias.

Aquellas personas que padezcan procesos agudos o crónicos clasificables dentro de este apartado deberán ser evaluadas teniendo en cuenta, además de los aspectos médicos generales anteriormente mencionados, los siguientes: virulencia del agente causal, riesgo de contagio, localización y grado de la afectación.
Dentro de este apartado, se considerarán no aptas aquellas personas que cursen con:

3.1.1 Tuberculosis: sospecha de tuberculosis o enfermedad tuberculosa hasta que se instaure el tratamiento y se confirme la ausencia de transmisibilidad. Podrán ser consideradas aptas aquellas personas que, hasta completar el tratamiento, puedan realizar las visitas de seguimiento establecidas en el Plan Nacional para la prevención y control de la tuberculosis.
3.1.2 Hepatitis: hepatitis agudas hasta que la clínica y las pruebas de función hepática indiquen remisión del proceso. Hepatitis crónicas en grado C de la Clasificación pronostica de Child-Pugh.
Excepcionalmente, podrán ser aptas con restricciones aquellas personas con hepatitis crónicas en grado B de la Clasificación pronostica de Child- Pugh.
3.1.3 Síndrome de Inmunodeficiencia Adquirida (SIDA): aquellas personas con fracaso terapéutico que determine un inadecuado control virológico (carga viral superior a 100.000 copias/ml) y/o inmunológico (tasa de linfocitos CD4 inferior a 350 células/mm^3).

Podrán ser consideradas aptas o aptas con restricciones, en función de las necesidades de seguimiento, aquellas personas con procesos estables, buena adherencia y tolerancia al tratamiento con adecuados controles virológicos e inmunológicos.

3.2 Neoplasias.

Serán no aptas las personas afectas de estos procesos hasta que sean diagnosticadas, tratadas, se haya evaluado su pronóstico y probabilidades de recurrencia.

Podrán ser aptas con limitación en el tiempo de vigencia aquellas personas con tumores diagnosticados, hace menos de cinco años, sin limitaciones funcionales que permitan la realización de las tareas rutinarias y de emergencia a bordo y los controles periódicos del médico o médica especialista.

3.3 Enfermedades de la sangre y de los órganos hematopoyéticos.

Aquellas personas que padezcan procesos agudos o crónicos clasificables dentro de este apartado deberán ser evaluadas teniendo en cuenta, además de los aspectos médicos generales, los valores analíticos especificados:

3.3.1 Anemia: serán consideradas no aptas aquellas personas que presenten anemia sintomática y/o valores de hemoglobina inferiores a 8 gr/100 ml en mujeres y 9 gr/100 ml en hombres, y/o precisen supervisión no compatible con su actividad.

3.3.2 Alteración de los leucocitos: serán consideradas no aptas aquellas personas que, sin causa aparente, presenten leucopenias inferiores a 3.000 leucocitos/mm^3 o leucocitosis.

3.3.3 Alteración de las plaquetas: serán consideradas no aptas para el trabajo a bordo las personas que presenten trombopenias con cifra de plaquetas en sangre inferior a 50.000/mm^3.

3.3.4 Trastornos de la coagulación: serán considerados no aptas para el trabajo a bordo las personas con trastornos congénitos, adquiridos o inducidos por tratamiento anticoagulante. Excepcionalmente podrán ser consideradas aptas con restricciones, aquellas que efectúen navegaciones a menos de una hora de distancia desde el puerto.

3.4 Enfermedades endocrinas, nutricionales y metabólicas:

3.4.1 Diabetes Mellitus: según el tipo de diabetes, podrán ser consideradas aptas, con o sin restricciones, las personas afectas de esta patología, siempre que exista informe favorable del médico o médica especialista, control metabólico adecuado, ausencia de complicaciones secundarias limitantes o de factores de riesgo concomitantes, conocimiento diabetológico y posibilidad de llevar una terapéutica apropiada a bordo.

3.4.1.1 Diabetes insulinodependiente: las personas afectas de esta patología serán calificadas como aptas restringidas a navegaciones sin guardias solitarias y próximas a la costa.

3.4.1.2 Diabetes en tratamiento con medicación oral: serán no aptas las personas con diabetes mal controlada o cuando existan complicaciones incapacitantes de la diabetes.

3.4.2 Obesidad: serán no aptas las personas obesas con comorbilidad asociada y limitación de su capacidad funcional para las tareas rutinarias y de emergencia.

3.4.3 Patología de glándulas tiroides, paratiroides o adrenocorticales: serán no aptas aquellas personas que presenten sintomatología que impida el normal desempeño de sus funciones a bordo o que presenten control analítico inadecuado a pesar del tratamiento.

3.5 Enfermedades mentales y discapacidad intelectual o del desarrollo.

A efectos de valorar la aptitud, se deberán tener siempre en cuenta los siguientes criterios: presencia de síntomas y/o signos, capacidad de la persona para llevar a cabo una vida autónoma, repercusión del trastorno y/o tratamiento en su actividad laboral y normal convivencia a bordo, posibilidades de cumplimiento terapéutico y/o seguimiento, probabilidad de aparición de cuadros severos a bordo e informe favorable del médico o médica especialista a la incorporación/reinserción laboral al medio laboral marítimo:

3.5.1 Discapacidad intelectual: se considerarán no aptas las personas afectas de discapacidad intelectual que no permita el desempeño seguro de las tareas habituales y de emergencia a bordo.

3.5.2 Trastornos por consumo de alcohol y/o sustancias psicoactivas: se considerarán no aptas aquellas personas con estos procesos hasta que se diagnostique, instaure el tratamiento y aporte informe del médico o médica especialista favorable a la reinserción al medio laboral marítimo tras un periodo demostrado de abstinencia, que será mínimo de seis meses. En puestos de trabajo de mayor responsabilidad en puente o máquinas este periodo será de un año.

En el caso de dependencia a opiáceos podrán ser aptas con restricciones aquellas personas con tratamientos sustitutivos, siempre que se aporte informe en el que se especifique el cumplimiento de dicho tratamiento y la posibilidad de que puedan realizarse los controles pautados.

3.5.3 Patologías crónicas que afectan a facultades superiores y alteran el juicio sobre la realidad (esquizofrenia, otras psicosis crónicas y trastornos bipolares, demencias): darán lugar a la calificación de no aptas las personas afectas de estos trastornos en reconocimientos médicos iniciales.

En reconocimientos periódicos se valorará la aparición de estos procesos patológicos en los dos años precedentes, la ausencia de sintomatología en los últimos seis meses y el informe favorable del médico o médica especialista. En todo caso la aptitud será restringida a navegaciones próximas a la costa y siempre que no sea en puestos de trabajo de mayor responsabilidad en puente o máquinas.

3.5.4 Trastornos afectivos o del estado de ánimo y trastornos de ansiedad: serán no aptos aquellos trastornos agudos o crónicos no compatibles con el desempeño de las tareas rutinarias o de emergencia, así como con la convivencia a bordo. Tampoco aquellos procesos que conlleven riesgo para la propia seguridad o la de terceras personas.

3.5.5 Trastornos menores de la personalidad o de la conducta: serán no aptos aquellos trastornos que se manifiesten en conductas antisociales que conlleven riesgo para la propia seguridad o la de terceras personas.

3.6 Enfermedades del sistema nervioso:

3.6.1 Enfermedades encefálicas, medulares y del sistema nervioso periférico: serán no aptas aquellas personas afectas de patologías que produzcan pérdida o disminución de las funciones motoras, sensoriales o de coordinación, episodios sincopales o de pérdida de conciencia, sensación de inestabilidad o vertiginosas, temblores o espasmos que incidan en las tareas rutinarias y de emergencia hasta que sean diagnosticadas y se demuestre el control de cualquier afección subyacente.

3.6.2 Epilepsia: serán no aptas las personas con enfermedad epiléptica. Excepcionalmente, el personal adaptado a la actividad laboral marítima podrá ser considerado apto con restricción a navegaciones próximas a la costa, sin guardias o determinadas tareas, cuando no haya presentado crisis en los últimos dos años, sin tratamiento prescrito o con tratamiento estable bien cumplido, e informe favorable del médico o médica especialista.

Serán aptas aquellas personas sin crisis en los últimos diez años en ausencia de tratamiento anticomicial.

3.6.3 Crisis convulsivas secundarias al consumo de medicamentos y drogas: serán no aptas las personas afectas de crisis convulsivas por consumo de medicamentos o drogas hasta transcurridos doce meses de la última crisis sin tratamiento prescrito o con tratamiento estable bien cumplido. También serán consideradas no aptas cuando aparezca una recurrencia transcurrido dicho plazo.

3.6.4 Crisis convulsivas postraumáticas o postquirúrgicas: serán no aptas las personas afectas hasta transcurridos dos años de la última crisis sin tratamiento prescrito o con tratamiento estable bien cumplido. También serán consideradas no aptas cuando aparezca una recurrencia transcurrido dicho plazo.

Excepcionalmente, el personal adaptado a la actividad laboral marítima podrá ser considerado apto con restricciones a navegación próximas a la costa, sin guardias o determinadas tareas, cuando no haya presentado crisis en los plazos considerados en los párrafos 3.6.3 y 3.6.4, sin tratamiento prescrito o con tratamiento estable bien cumplido, e informe favorable del médico o médica especialista.

Serán aptas aquellas personas sin crisis en los últimos cinco años en ausencia de tratamiento anticomicial referido a los párrafos 3.6.3 y 3.6.4

3.6.5 Migrañas: serán no aptas las personas afectas de crisis frecuentes y la presencia de complicaciones que sean incapacitantes para el desempeño de las tareas rutinarias y de emergencia a bordo.

3.6.6 Trastornos del sueño de origen no respiratorio: serán no aptas las personas afectas de narcolepsias o trastornos de hipersomnias de origen no respiratorio, primarias o secundarias a otro trastorno mental, otra enfermedad o inducidas por sustancias.

3.7 Enfermedades del ojo y sus anexos.

A efectos de valoración de este apartado, además de los criterios generales ya mencionados, se tendrán en especial consideración: las funciones del puesto de trabajo, el resultado de las exploraciones complementarias, el cuadro A-I/9 sobre normas mínimas de visión en servicio para la gente de mar, recogido en el Código de formación, titulación y guardia para la gente de mar (Código STCW) que complementa al Convenio Internacional de Formación, Titulación y Guardia para la gente de mar, 1978 (Convenio STCW), ambos textos en sus versiones vigentes, e informe del médico o médica especialista en oftalmología.

3.7.1 Disminución de la agudeza visual lejana: serán consideradas no aptas para el desempeño de las funciones de vigía aquellas personas que presenten una agudeza visual lejana, con corrección, inferior a 0,7 en un ojo y 0,5 en el otro.

El personal que desempeñe funciones diferentes a las de vigía será no apto cuando la capacidad de visión combinada, con corrección, sea inferior a 0,4.

3.7.2 Alteraciones del campo visual: para el personal que realiza funciones de puente o vigía no se admitirán reducciones horizontales por debajo de 60 ° en el lado temporal y de 35.º en el lado nasal. No se admiten escotomas ni hemianopsias.

3.7.3 Alteración de la visión cromática: las personas que realicen tareas de vigía serán no aptas cuando presenten alteraciones de la visión cromática de tipo protan en cualquier grado o deutan grave, exploradas mediante placas pseudo-isocromáticas y sin uso de ayudas ópticas para la corrección de discromatopsias.

Podrán ser aptas con restricciones a navegaciones en buques de arqueo inferior a 500 GT las personas que realicen tareas de vigía que presenten alteraciones compatibles con deutan leve con dichas pruebas, siempre que sean capaces de reconocer señales y presenten capacidad normal para ver luces de señalización rojas.

Las personas trabajadoras adaptadas al medio profesional marítimo-pesquero que, como consecuencia de presentar protanomalías o deuteranomalías leves, fueran calificadas, anteriormente a la entrada en vigor de este real decreto, de aptas con restricciones exclusivamente a maniobras de navegación diurna podrán mantener tal calificación.

El personal del departamento de máquinas que forme parte de la guardia en cámara de máquinas en buques con arqueo bruto superior a 500 o potencia superior a 750 kW y el personal del departamento de radioelectrónica y radiocomunicaciones serán no aptos para dichos departamentos cuando no superen la prueba de Farnsworth panel D15.

El personal relacionado en el párrafo anterior que se encuentre adaptado al medio profesional marítimo-pesquero y haya sido calificado como apto para el trabajo a bordo antes de la entrada en vigor del real decreto podrá ser calificado como apto para estos puestos de trabajo si presenta protanomalías o deuteranomalías leves, siempre y cuando pueda distinguir los tonos puros para los colores rojo y verde.

No se aceptarán ayudas ópticas para la corrección de las alteraciones de la visión cromática ni en la exploración ni en el servicio en la mar.

3.8 Enfermedades del oído:

3.8.1 Otitis: serán no aptos en periodos de agudización los procesos de otitis medias y otras patologías de evolución crónica hasta su resolución.

3.8.2 Vértigos: serán no aptas aquellas personas con vértigos agudos hasta su resolución y vértigos crónicos de causa laberíntica.

3.8.3 Antecedentes quirúrgicos de estapedectomía: en reconocimientos iniciales serán no aptas aquellas personas que vayan a estar expuestas a ambientes laborales con niveles

nocivos de ruido y no superen los niveles mínimos de audición establecidos en el apartado 3.8.4.

3.8.4 Hipoacusias: en reconocimientos médicos iniciales se considerarán no aptas aquellas personas que presenten, sin ayudas auditivas, cualquiera de los siguientes supuestos:

a) Pérdida auditiva binaural superior al 20 por ciento según la Academia Americana de Otorrinolaringología (A.A.O.O.).

b) Pérdida media superior a 30 dB en el oído mejor para las frecuencias conversacionales de 500, 1000 y 2000 Hz. Grado C o superior del índice SAL (Speech Average Loss).

c) Pérdida auditiva en un oído superior a 55 dB en tres o más frecuencias entre 500 y 4.000 Hz.

En ningún caso se admitirá el uso de prótesis auditivas.

En reconocimientos médicos periódicos se considerarán aptas con restricciones a ambientes laborales sin niveles nocivos de ruido a aquellas personas trabajadoras que a lo largo de su vida profesional presenten una caída significativa del umbral (CSU), según el índice NIOSH 15dB TWICE 500-6000 Hz en relación con la audiometría de base, una vez hayan sido agotadas todas las posibles medidas previstas para eliminar o reducir el ruido en el ambiente laboral.

Excepcionalmente, se podrá aceptar el uso de audífonos en personal adaptado a la navegación, siempre y cuando puedan desempeñar normalmente las tareas rutinarias y de emergencia a bordo.

3.9 Enfermedades del sistema circulatorio.

Aquellas personas que padezcan procesos clasificables dentro de este apartado, deberán ser evaluadas teniendo en cuenta, además de los aspectos médicos generales anteriormente mencionados, los siguientes: antecedentes familiares de cardiopatía o muerte súbita, capacidad funcional, presencia de alteraciones en las pruebas diagnósticas que sugieran severidad aún en ausencia de sintomatología, factores de riesgo y/o complicaciones asociadas y terapéutica que implique restricciones o limitaciones para el normal desempeño de las actividades rutinarias y de emergencia a bordo:

3.9.1 Patología cardiaca:

3.9.1.1 Pacientes que han tenido un evento cardiaco isquémico: serán no aptas aquellas personas diagnosticadas de cardiopatía isquémica, que reúnan alguna de estas características:

a) Prueba de esfuerzo clínica y/o eléctricamente positiva.

b) Capacidad funcional grado II o superior de las clases funcionales definidas en la escala de la Asociación del Corazón de Nueva York (NYHA), para la valoración funcional de la insuficiencia cardíaca.

c) Fracción de eyección inferior al 50 por ciento en trabajos que requieran esfuerzos intensos y menor al 40 por ciento en trabajos que precisen esfuerzos medios.

d) Presencia de arritmias recurrentes o refractarias a tratamiento.

3.9.1.2 Valvulopatías: serán no aptas aquellas personas diagnosticadas de estos procesos que presentan al menos una de las siguientes características:

a) Capacidad funcional grado II o superior de las clases funcionales definidas en la tabla de la Asociación del Corazón de Nueva York (NYHA), para la valoración funcional de la insuficiencia cardíaca.

b) Fracción de eyección inferior al 50 por ciento en trabajos que requieran esfuerzos intensos y menor al 40 por ciento en trabajos que precisen esfuerzos medios. Este parámetro será de especial consideración en personas portadoras de prótesis biológicas.

c) Presencia de arritmias recurrentes o refractarias a tratamiento.

3.9.1.3 Arritmias: serán no aptas aquellas personas afectas de alteraciones del ritmo o la conducción con sospecha de cuadros recurrentes o refractarios a tratamiento.

En los reconocimientos médicos iniciales serán no aptas para el trabajo a bordo las personas portadoras de marcapasos.

En los reconocimientos médicos periódicos, excepcionalmente, las personas trabajadoras adaptadas a la navegación profesional portadoras de marcapasos bipolares podrán ser aptas con navegaciones próximas a la costa, siempre que: hayan trascurrido tres meses desde su implantación, aporten informe favorable del médico o médica especialista, no existan otros problemas excluyentes asociados, el marcapasos implantado no interfiera con los sistemas de navegación o comunicación y no exista dependencia total del marcapasos.

En ningún caso se admitirán los desfibriladores implantables (DAI).

3.9.1.4 Insuficiencia cardíaca: se considerarán no aptas para el trabajo a bordo las personas afectas de insuficiencia cardíaca en presencia de:

a) Signos de descompensación y/o síncope.

b) Clase funcional II o superior, según la clasificación de la capacidad funcional (NYHA).

c) Fracción de eyección inferior al 50 por ciento.

3.9.1.5 Miocardiopatías: serán no aptas para el trabajo a bordo las personas diagnosticadas de:

a) Miocardiopatía hipertrófica con factores de riesgo de muerte súbita.

b) Miocardiopatías sin factores de riesgo de muerte súbita, cuando cumpla los criterios del apartado 3.9.1.4.

3.9.1.6 Hipertensión arterial: serán no aptas para el trabajo a bordo las personas diagnosticadas de hipertensión arterial con control inadecuado, refractaria al tratamiento o con complicaciones que afecten al desempeño de sus tareas habituales o de emergencia a bordo.

3.9.2 Patología vascular:

3.9.2.1 Patología arterial: serán no aptas para el trabajo a bordo aquellas personas que presenten:

a) Riesgo de recurrencia o secuelas que supongan una limitación de la capacidad funcional para el normal desempeño de las tareas rutinarias y de emergencia a bordo.

b) Aneurismas y arteriopatías estenosantes u obstructivas no resueltos de forma eficaz mediante tratamiento médico o quirúrgico.

Excepcionalmente, serán consideradas aptas con restricciones las personas diagnosticadas de:

a) Estenosis de los troncos supra aórticos inferior al 50 por ciento, con tratamiento, control de los factores de riesgo cardiovascular e informe del médico o médica especialista.

b) Claudicación intermitente con evolución favorable después del tratamiento, con permeabilidad vascular y encontrándose en estadios IIa o inferior de la clasificación clínica de La Fontaine - Leriche.

3.9.2.2 Patología venosa: serán no aptas para el trabajo a bordo las personas que presenten varicorragias, úlceras varicosas, trombosis venosa profunda y flebitis hasta su resolución.

3.9.2.3 Tratamiento anticoagulante: serán no aptas aquellas personas con tratamiento anticoagulante. Excepcionalmente podrán ser consideradas aptas con restricciones, aquellas que efectúen navegaciones a menos de una hora de distancia desde el puerto.

3.10 Enfermedades del sistema respiratorio.

A efectos de valorar la aptitud en los procesos incluidos en este apartado, además de los criterios generales anteriormente mencionados, se deberán tener siempre en cuenta los siguientes aspectos médicos: el grado de disnea según los grados funcionales de la Escala modificada del Medical Research Council (MMRC), los valores espirométricos y el adecuado control terapéutico:

3.10.1 Trastornos pulmonares, pleurales, diafragmáticos o mediastínicos: serán consideradas no aptas aquellas personas diagnosticadas de estos procesos que determinen al menos una de las siguientes condiciones:

a) FEV1 o FVC inferiores al 59 por ciento del valor de referencia en pacientes con tratamiento.
b) Disnea grado 3 según los grados funcionales de la MMRC.

3.10.2 Síndrome de apnea obstructiva del sueño con hipersomnolencia: las personas con sospecha de este trastorno serán no aptas hasta que sean diagnosticadas y hasta que se encuentren en tratamiento que asegure su control.
3.10.3 Patología laríngea: serán no aptas las personas diagnosticadas de estas patologías si tras el diagnóstico y tratamiento adecuado presentan disnea grado 3 de MMRC, limitación moderada-severa en las características perceptuales de la voz, con afectación severa de audibilidad, inteligibilidad o eficiencia funcional no compatibles con las tareas rutinarias y de emergencia a bordo.

3.11 Enfermedades del sistema digestivo.

Se deberán considerar, además de los criterios generales enumerados anteriormente, las posibilidades de tratamiento dietético a bordo:

3.11.1 Trastornos o deformidades de los labios, lengua, maxilares, dientes u otros anejos de la boca: no serán aptas para el trabajo a bordo aquellas personas diagnosticadas de estos trastornos cuando dificulten la adecuada fonación, masticación o deglución hasta su corrección.
3.11.2 Trastornos del esófago o estómago: serán no aptas para el trabajo a bordo aquellas personas que presenten afecciones con mala evolución, riesgo de complicaciones o inadecuada respuesta al tratamiento.
3.11.3 Enteritis y colitis crónica: serán no aptas aquellas personas que presenten cuadros sintomáticos, con mala evolución, afectación del estado general, alteraciones analíticas, presencia de complicaciones e inadecuada respuesta al tratamiento.
3.11.4 Hernias y eventraciones: las personas diagnosticadas de estos procesos serán valoradas como no aptas para el trabajo a bordo hasta su solución quirúrgica. Excepcionalmente, podrán ser aptos con restricciones en el tipo de navegación o puesto de trabajo cuando sean indoloras y reductibles.
3.11.5 Trastornos hepáticos y de vías biliares: serán consideradas no aptas las personas afectas de:

a) Trastornos agudos de hígado y vías biliares.
b) Trastornos crónicos de vías biliares que alteren el funcionalismo hepático.
c) Hepatopatías crónicas grado C conforme a la clasificación pronostica de Child-Pugh.

3.11.6 Pancreatitis aguda, pancreatitis crónica o quistes pancreáticos: serán valoradas como no aptas para el trabajo a bordo las personas afectas de estas patologías cuando cursen con alteración del funcionalismo pancreático o con repercusiones metabólicas generales.
3.11.7 Patología de recto y ano, crónica o recurrente: serán consideradas no aptas para el trabajo a bordo las personas afectas de estos trastornos cuando interfieran en el normal desempeño de las tareas rutinarias y de emergencia a bordo.
3.11.8 Ostomías: se considerarán no aptas las personas portadoras de una ostomía.

3.12 Enfermedades de la piel y del tejido subcutáneo.

A efectos de valorar la aptitud en los procesos incluidos en este apartado deberán tenerse en cuenta los siguientes criterios: presencia de síntomas y/o signos, deficiencias anatómicas o funcionales, grado de discapacidad, extensión y profundidad de la lesión, forma de presentación, localización, afectación de otros órganos, pronóstico, recurrencia, posibilidad terapéutica y de control a bordo, compatibilidad con los productos manipulados y ropas de trabajo, influencia de las condiciones climáticas y posibilidad de contagio a terceras personas.

3.13 Enfermedades del sistema osteomuscular y del tejido conjuntivo.

Para considerar la aptitud en los procesos incluidos en este apartado, además de los criterios generales anteriormente mencionados, se deberán tener siempre en cuenta los siguientes aspectos médicos: pronóstico, recurrencia, repercusión funcional del trastorno en las tareas rutinarias y de emergencia a bordo, adaptación previa al puesto de trabajo, compatibilidad con ropas de trabajo y equipos de protección:

3.13.1 Se valorarán como no aptas para el trabajo a bordo las personas que presenten procesos congénitos, secuelas traumáticas y trastornos de cualquier etiología que, entre otras, conlleven alteraciones neurológicas, anquilosis, rigideces, deformaciones o mutilaciones, pérdida de fuerza o tono muscular en extremidades, pérdida de capacidad de aprehensión o pinza en una o ambas manos, limitación de la movilidad y estabilidad articular, limitación a la bipedestación prolongada que no sean compatibles con el desempeño seguro y eficaz de las tareas rutinarias y emergencia a bordo conforme al cuadro B-I/9 Evaluación de las aptitudes físicas mínimas para la gente de mar principiante y en servicio del Código de Formación, Titulación y Guardia de la Gente de mar (Código STCW).

3.13.2 Prótesis articulares: no serán admitidas las personas portadoras de prótesis articulares. Excepcionalmente, en personal adaptado al puesto de trabajo, podrá admitirse su uso siempre y cuando la capacidad funcional de la persona portadora de la prótesis sea compatible con las exigencias de las tareas rutinarias y de emergencia a bordo y se aporte informe favorable del médico o médica especialista sobre la compatibilidad de la prótesis con los requerimientos del puesto de trabajo a bordo.

3.14 Enfermedades del sistema genitourinario.

Dentro de este apartado se considerarán no aptas para el trabajo a bordo aquellas personas diagnosticadas de los siguientes procesos:

a) Insuficiencia renal crónica en estadios G3b o superiores, según Guía KDIGO 2012 (Kidney Disease: Improving Global Outcomes).

b) Varicocele o hidrocele con riesgo de complicaciones.

3.15 Trastornos ginecológicos.

Para valorar la aptitud en procesos incluidos en este apartado se deberá tener en cuenta la posibilidad de tratamiento durante el viaje, el riesgo de complicaciones o la repercusión de la afección en la capacidad laboral y el desempeño de las tareas rutinarias y de emergencia a bordo.

3.16 Embarazo.

Podrán ser aptas con restricciones al tipo de navegación o puesto de trabajo, las embarazadas con informe favorable del médico o médica especialista, posibilidad de adecuado seguimiento del embarazo y ausencia de exposición a riesgos físicos, químicos, biológicos y ambientales. En todo caso, la fecha de validez del reconocimiento médico de embarque marítimo nunca será posterior a la semana 18 de gestación en embarazos únicos.

3.17 Trasplantes.

En la valoración de la aptitud de estos procesos se considerarán los siguientes aspectos médicos, trascurridos doce meses desde la fecha de realización del trasplante: puesto de trabajo y tipo de navegación, enfermedad de base, tipo de trasplante realizado, pronóstico y supervivencia, edad, tratamiento de acondicionamiento, complicaciones derivadas del tratamiento pre y post trasplante, y servidumbres del tratamiento.

Así mismo deberá valorarse la posible interferencia de la ropa, equipo de trabajo, y equipos de protección individual, con la ubicación del órgano trasplantado.

ANEXO IV

ANVERSO

Certificado Médico de Aptitud para Embarque Marítimo

Medical Certificate for Sea-Service

Conforme a los Convenios CTM 2006 (regla 1.2) OIT y C188 de la OIT, a la sección A I/9 del Código STCW de la OMI, al Convenio STCWF/1995, al Real Decreto 505/2024, de 28 de mayo, por el que se regulan los reconocimientos médicos de aptitud y la protección de la salud de las personas trabajadoras del sector marítimo-pesquero embarcadas, y a la Ley 47/2015, de 21 de octubre. *In accordance with ILO MCL 2006 (rule 1.2) and ILO C188, section A I/9 IMO STCW, STCWF/1995, RD 505/2024,* of May 28, *by which develops in the matter of health surveillance and medical fitness and Law 47/2015, of October 21.*

D./Dña.: D.N.I. / N.I.E. / Pasaporte: Fecha de nacimiento /Date of birth: Sexo/Sex:

Nacionalidad / Nationality: Categoría-Departamento/ Category-Department:

Documentos de identidad verificados en el lugar del examen: Sí No
Identification documents checked at the point of examination: Yes/No

En el Reconocimiento Médico efectuado se comprueba que el interesado/a presenta:
In the Medical Examination it is found that the seafarer concerned presents:

* Agudeza Visual satisfactoria: Sí No
Satisfactory visual acuity: Yes/No

* Audición satisfactoria (sin ayudas auditivas): Sí No
Satisfactory hearing (unaided): Yes/No

* Visión cromática satisfactoria: Sí No
Satisfactory Chromatic vision: Yes/No

Fecha de la última prueba de visión cromática:
Date of the last chromatic vision test

- Está exento/a de cualquier afección médica que pueda verse agravada por el servicio en el mar, discapacitarle para el desempeño de tal servicio o poner en peligro la salud de otras personas a bordo: Sí No
Is free of any medical conditions that could be worsened by service at sea, and incapacitate him from performing such duties or endanger the health of the other people on board: Yes/No.
- Reúne las condiciones médicas requeridas para las funciones de vigía: Sí No
Assembles the medical conditions needed for lookout duties: Yes/No.

En base a la encuesta de salud, el examen clínico y los resultados de las pruebas diagnósticas realizadas, se declara al interesado/a:
Based on the health declaration, the clinical examination and the results of the diagnostic test made, the interested party is declared:

La vigencia de este Reconocimiento caduca el día */ (The validity of this certificate expires on)*

En , a de de
(Done at / on)

Sello del Centro
Medical Center stamp

Fdo.: Dr./Dra.
Approved Doctor's signature

N.º Registro
Registration no.

Confirmo que he sido informado/a sobre el contenido del presente certificado y sobre el derecho a solicitar una revisión del dictamen con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 6 de la sección A-I/9 del STCW o el párrafo 5 de la norma A1.2 del Código CTM 2006. *(I hereby confirm that I have been informed of the content of this certificate and of my right to request that the results be revised in accordance with that set forth in paragraph 6 of section A-I/9 of the STCW Code or paragraph 5 of standard A1.2 of the MLC Code 2006).*

Consiento la inclusión de los datos sanitarios que figuran en este certificado.
I consent to the inclusion of the medical details appearing on this certificate.

Firma del marino/a:
(Sailor's signature)

Si el periodo de validez de este certificado expira durante una travesía, seguirá siendo válido hasta la fecha de llegada al próximo puerto de escala donde el marino/a interesado/a pueda obtener un certificado médico de un de un facultativo/a de sanidad marítima, a condición de que esta prolongación de validez no exceda de tres meses. *(If the period for this certificate is valid ends during a crossing, will continue to be valid until the date of arrival at the next port of call where the interested sailor can obtain a medical certificate from a maritime health physician as long as this extension of the period of validity does not exceed three months.)*

REFERENCIAS ELECTRÓNICAS			
Id. CEA:	**Fecha:**	**Código CEA:**	**Página:**
			1

Este documento no será válido sin la referencia electrónica. La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el Código Electrónico de Autenticidad en la Sede Electrónica de la Seguridad Social (www.sede.seg-social.gob.es), a través del Servicio de Verificación de Integridad de Documentos. *This document will not be valid without the electronic reference. The authenticity of this document can be verified by means of the Electronic Code of Authenticity at the Social Security Electronic Headquarters (www.sede.seg-social.gob.es), through the Document Integrity Verification Service.*

REVERSO

CONFORMIDAD CON CONVENIOS INTERNACIONALES

Estos Reconocimientos Médicos se practican en conformidad con lo establecido, el Convenio sobre el Trabajo Marítimo 2006 de la Organización Internacional del Trabajo, Convenio sobre el Trabajo en la Pesca, 2007 (C 188) de la Organización Internacional del Trabajo, así como en el Convenio Internacional de la OMI sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar.

COMPLIANCE WITH INTERNATIONAL TREATIES

These Medical Check-ups are performed in compliance with that set forth in Maritime Labour Convention, 2006 of the World Labor Organization's, Work in Fishing Convention ,2007 (nº 188) as well as the amended IMO International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers.

RECURSOS

En caso de disconformidad con el grado de aptitud declarado tras su Reconocimiento Médico de Embarque Marítimo, Vd. podrá interponer recurso de alzada en plazo de un mes, ante la Dirección o la Dirección Provincial del Instituto Social de la Marina (ISM), de acuerdo con lo dispuesto en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, al que podrá acompañar los elementos de prueba que considere pertinentes. La resolución expresa, o la desestimación por silencio administrativo trascurrido el plazo de tres meses desde la interposición del recurso, pondrá fin a la vía administrativa y procederá, en su caso, la interposición del recurso contencioso-administrativo en los términos previstos en la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-administrativa.

APPEALS

Should you disagree with the level of suitability stated in your Maritime Embarkation Medical Examination, you may lodge an appeal within the term of one month with the Directorate or the Provincial Directorate of the Social Marine Institute (SMI), pursuant to Law 39/2015, of 1 October, of de Common Administrative Procedure of the Public Administrations, to which you may attach the items of evidence that you consider pertinent. The express resolution, or the dismissal due to administrative silence after the period of three months from the filing of the appeal, will put an end to the administrative procedure and the filing of the contenti ous-administrative appeal will proceed, where appropriate, in the terms provided for in Law 29/1998, of July 13, regulating the Contentious-Administrative Jurisdiction.

DERECHO DE ACCESO A LOS DATOS

Los datos personales de su Reconocimiento Médico pasarán a formar parte de un fichero informatizado cuya titularidad corresponde al ISM. Conforme a la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales, podrá ejercer el derecho de acceso, rectificación, supresión, a la limitación del tratamiento, a la portabilidad y oposición mediante el escrito dirigido a la Subdirección General de Acción Social Marítima del ISM.

RIGHT OF ACCESS TO INFORMATION

The personal information contained in your Medical Examination will become part of a computerized file whose owner is corresponds to the SMI. According to with Law 3/2018 of 5 December, on the Protection of Personal Data and guarantee of digital rights, may exercise the right access, rectification, delection, limitation of processin, to portability and opposition by writing to the Deputy General Director of Maritime Social Action of the SMI.

ANEXO V

ANVERSO

Certificado Médico de Aptitud para el Buceo Profesional

Medical Certificate for Professional Diving Fitness

(*Conforme al Real Decreto 550/2020, de 2 de junio, por el que se determinan las condiciones de seguridad de las actividades de buceo, y al Real Decreto 505/2024, de 28 de mayo, por el que se regulan los reconocimientos médicos de aptitud y la protección de la salud de las personas trabajadoras del sector marítimo-pesquero embarcadas)*

Como resultado de la encuesta de salud, exploración física y pruebas complementarias realizadas a D./Dña…… con DNI/NIE…….. ha sido declarado/a ……..... *(As a result of the health survey, physical examination and additional tests carried out, has been declared)*

☐ Apto/a para el buceo profesional (*Fit for professional diving)*

☐ Apto/a con restricciones para el buceo *(Partially fit for professional diving)*

☐ No apto/a para el buceo *(Unfit for professional diving)*

La vigencia de este certificado caduca el día……..de……de (*the validity of this certificate expire on)*

En……a……de……de 20…….. (*Done at / on)*

Sello del Centro	Firma del Médico/a	nº de Registro
Medical Center stamp	*Approved Doctor's signature*	*Registration no.*

Si el periodo de validez de este certificado expira durante una travesía, seguirá siendo válido hasta la fecha de llegada al próximo puerto de escala donde el/la marino/marina interesado/a pueda obtener un certificado médico de un de un facultativo o facultativa de sanidad marítima, a condición de que esta prolongación de validez no exceda de tres meses. *(If the period for this certificate is valid ends during a crossing, will continue to be valid until the date of arrival at the next port of call where the interested sailor can obtain a medical certificate from a maritime health physician as long as this extension of the period of validity does not exceed three months.)*

REFERENCIAS ELECTRÓNICAS			
Id. CEA:	**Fecha:**	**Código CEA:**	**Página:**
			1

Este documento no será válido sin la referencia electrónica. La autenticidad de este documento puede ser comprobada mediante el Código Electrónico de Autenticidad en la Sede Electrónica de la Seguridad Social (www.sede.seg-social.gob.es), a través del Servicio de Verificación de Integridad de Documentos. *This document will not be valid without the electronic reference. The authenticity of this document can be verified by means of the Electronic Code of Authenticity at the Social Security Electronic Headquarters* **(www.sede.seg-social.gob.es)**, *through the Document Integrity Verification Service.*

REVERSO

RECURSOS

En caso de disconformidad con el grado de aptitud declarado tras su Reconocimiento Médico de Aptitud para el Buceo, Vd. podrá interponer recurso de alzada en plazo de un mes, ante la Dirección o la Dirección Provincial del Instituto Social de la Marina (ISM), de acuerdo con lo dispuesto en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, al que podrá acompañar los elementos de pruebas que considere pertinentes. La resolución expresa, o la desestimación por silencio administrativo trascurrido el plazo de tres meses desde la interposición del recurso pondrá fin a la vía administrativa y procederá, en su caso, la interposición del recurso contencioso-administrativo en los términos previstos en la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-administrativa.

APPEALS

Should you disagree with the level of suitability stated in your Professional Diving Medical Examination, you may lodge an appeal within the term of one month with the Directorate or the Provincial Directorate of the Social Marine Institute (SMI), pursuant to Law 39/2015, of 1 October, of de Common Administrative Procedure of the Public Administrations, to which you may attach the items of evidence that you consider pertinent. The express resolution, or the dismissal due to administrative silence after the period of three months from the filing of the appeal, will put an end to the administrative procedure and the filing of the contentious-administrative appeal will proceed, where appropriate, in the terms provided for in Law 29/1998, of July 13, regulating the Contentious-Administrative Jurisdiction.

DERECHO DE ACCESO A LOS DATOS

Los datos personales de su Reconocimiento Médico pasarán a formar parte de un fichero informatizado cuya titularidad corresponde al ISM. Conforme a la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales, podrá ejercer el derecho de acceso, rectificación, supresión, a la limitación del tratamiento, a la portabilidad y oposición mediante el escrito dirigido a la Subdirección General de Acción Social Marítima del ISM.

RIGHT OF ACCESS TO INFORMATION

The personal information contained in your Medical Examination will become part of a computerized file whose owner is corresponds to the SMI. According to with Law 3/2018 of 5 December, on the Protection of Personal Data and guarantee of digital rights, may exercise the right access, rectification, delection, limitation of processin, to portability and opposition by writing to the Deputy General Director of Maritime Social Action of the SMI.

§ 35

Real Decreto Legislativo 8/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social. [Inclusión parcial]

Ministerio de Empleo y Seguridad Social
«BOE» núm. 261, de 31 de octubre de 2015
Última modificación: 30 de abril de 2025
Referencia: BOE-A-2015-11724

[. . .]

TÍTULO I

Normas generales del sistema de la Seguridad Social

[. . .]

CAPÍTULO II

Campo de aplicación y estructura del sistema de la Seguridad Social

Sección 1.ª Disposiciones generales

Artículo 7. *Extensión del campo de aplicación.*

1. Estarán comprendidos en el sistema de la Seguridad Social, a efectos de las prestaciones contributivas, cualquiera que sea su sexo, estado civil y profesión, los españoles que residan en España y los extranjeros que residan o se encuentren legalmente en España, siempre que, en ambos supuestos, ejerzan su actividad en territorio nacional y estén incluidos en alguno de los apartados siguientes:

a) Trabajadores por cuenta ajena que presten sus servicios en las condiciones establecidas por el artículo 1.1 del texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, en las distintas ramas de la actividad económica o asimilados a ellos, bien sean eventuales, de temporada o fijos, aun de trabajo discontinuo, e incluidos los trabajadores a distancia, y con independencia, en todos los casos, del grupo profesional del trabajador, de la forma y cuantía de la remuneración que perciba y de la naturaleza común o especial de su relación laboral.

b) Trabajadores por cuenta propia o autónomos, sean o no titulares de empresas individuales o familiares, mayores de dieciocho años, que reúnan los requisitos que de modo expreso se determinen en esta ley y en su normativa de desarrollo.

c) Socios trabajadores de cooperativas de trabajo asociado.

d) Estudiantes.

e) Funcionarios públicos, civiles y militares.

2. Asimismo, estarán comprendidos en el campo de aplicación del sistema de la Seguridad Social, a efectos de las prestaciones no contributivas, todos los españoles residentes en territorio español.

También estarán comprendidos en el campo de aplicación del sistema de la Seguridad Social, a efectos de las prestaciones no contributivas, los extranjeros que residan legalmente en territorio español, en los términos previstos en la Ley Orgánica 4/2000, de 11 de enero, sobre derechos y libertades de los extranjeros en España y su integración social y, en su caso, en los tratados, convenios, acuerdos o instrumentos internacionales aprobados, suscritos o ratificados al efecto.

3. El Gobierno, en el marco de los sistemas de protección social pública, podrá establecer medidas de protección social en favor de los españoles no residentes en España, de acuerdo con las características de los países de residencia.

4. El Gobierno, como medida para facilitar la plena integración social y profesional de los deportistas de alto nivel, podrá establecer la inclusión de los mismos en el sistema de la Seguridad Social.

5. No obstante lo dispuesto en los apartados anteriores del presente artículo, el Gobierno, a propuesta del Ministerio de Empleo y Seguridad Social y oídos las organizaciones sindicales más representativas o el colegio oficial competente, podrá, a instancia de los interesados, excluir del campo de aplicación del régimen de la Seguridad Social correspondiente, a las personas cuyo trabajo por cuenta ajena, en atención a su jornada o a su retribución, pueda considerarse marginal y no constitutivo de medio fundamental de vida.

Artículo 8. *Prohibición de inclusión múltiple obligatoria.*

1. Las personas comprendidas en el campo de aplicación del sistema de la Seguridad Social no podrán estar incluidas por el mismo trabajo, con carácter obligatorio, en otros regímenes de previsión distintos de los que integran dicho sistema.

2. Los sistemas de previsión obligatoria distintos de los regulados en esta ley, que pudieran tener constituidos determinados grupos profesionales, se integrarán en el Régimen General o en los regímenes especiales, según proceda, siempre que resulte obligatoria la inclusión de los grupos mencionados en el campo de aplicación de dichos regímenes.

Artículo 9. *Estructura del sistema de la Seguridad Social.*

1. El sistema de la Seguridad Social viene integrado por los siguientes regímenes:

a) El Régimen General, que se regula en el título II de la presente ley.
b) Los regímenes especiales a que se refiere el artículo siguiente.

2. Los regímenes especiales del sistema de la Seguridad Social se regularán de conformidad con lo previsto en el artículo 10, apartados 3 y 4. Reglamentariamente se establecerán el tiempo, alcance y condiciones para la conservación de los derechos en curso de adquisición de las personas que pasen de unos a otros regímenes, mediante la totalización de los períodos de permanencia en cada uno de dichos regímenes, siempre que no se superpongan. Dichas normas se ajustarán a lo dispuesto en el presente apartado, cualquiera que sea el régimen a que hayan de afectar, y tendrán en cuenta la extensión y contenido alcanzado por la acción protectora de cada uno de ellos.

Artículo 10. *Regímenes especiales.*

1. Se establecerán regímenes especiales en aquellas actividades profesionales en las que, por su naturaleza, sus peculiares condiciones de tiempo y lugar o por la índole de sus procesos productivos, se hiciera preciso tal establecimiento para la adecuada aplicación de los beneficios de la Seguridad Social.

2. Se considerarán regímenes especiales los que encuadren a los grupos siguientes:

a) Trabajadores por cuenta propia o autónomos.
b) Trabajadores del mar.
c) Funcionarios públicos, civiles y militares.
d) Estudiantes.

e) Los demás grupos que determine el Ministerio de Empleo y Seguridad Social, por considerar necesario el establecimiento para ellos de un régimen especial, de acuerdo con lo previsto en el apartado 1.

3. Los regímenes especiales correspondientes a los grupos incluidos en las letras b) y c) del apartado anterior se regirán por las leyes específicas que se dicten al efecto, debiendo tenderse en su regulación a la homogeneidad con el Régimen General, en los términos que se señalan en el apartado siguiente.

4. Sin perjuicio de lo previsto en el título IV, en las normas reglamentarias de los regímenes especiales no comprendidos en el apartado anterior, se determinará para cada uno de ellos su campo de aplicación y se regularán las distintas materias relativas a los mismos, ateniéndose a las disposiciones del presente título y tendiendo a la máxima homogeneidad con el Régimen General que permitan las disponibilidades financieras del sistema y las características de los distintos grupos afectados por dichos regímenes.

5. De conformidad con la tendencia a la unidad que debe presidir la ordenación del sistema de la Seguridad Social, el Gobierno, a propuesta del Ministerio de Empleo y Seguridad Social, podrá disponer la integración en el Régimen General de cualquiera de los regímenes especiales correspondientes a los grupos que se relacionan en el apartado 2, a excepción de los que han de regirse por leyes específicas, siempre que ello sea posible teniendo en cuenta las peculiares características de los grupos afectados y el grado de homogeneidad con el Régimen General alcanzado en la regulación del régimen especial de que se trate.

De igual forma, podrá disponerse que la integración prevista en el párrafo anterior tenga lugar en otro régimen especial cuando así lo aconsejen las características de ambos regímenes y se logre con ello una mayor homogeneidad con el Régimen General.

[. . .]

Disposición adicional novena. *Instituto Social de la Marina.*

1. El Instituto Social de la Marina continuará llevando a cabo las funciones y servicios que tiene encomendados en relación con la gestión del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, sin perjuicio de los demás que le atribuyen sus leyes reguladoras y otras disposiciones vigentes en la materia.

2. De acuerdo con lo establecido en los artículos 74 y 104, los recursos económicos y la titularidad del patrimonio del Instituto Social de la Marina, se adscriben a la Tesorería General de la Seguridad Social, que asimismo, asumirá el pago de las obligaciones de dicho Instituto.

Las cuentas representativas del neto patrimonial del Instituto Social de la Marina se traspasarán a la Tesorería General para ser incluidas en el balance de este servicio común.

[. . .]

Disposición adicional trigésima primera. *Devolución de cuotas en supuestos de variación de datos de empresas y trabajadores.*

Cuando se solicite fuera de plazo reglamentario una variación de los datos aportados con anterioridad o una corrección de los mismos, tanto de empresarios como de trabajadores, y proceda la devolución de las cuotas ingresadas, únicamente se tendrá derecho al reintegro del importe que corresponda a las tres mensualidades anteriores a la fecha de la solicitud.

Disposición adicional trigésima segunda. *Financiación de la acción protectora de la Seguridad Social en cumplimiento del principio de separación de fuentes consagrado en el Pacto de Toledo.*

1. En aras de hacer efectiva la separación de fuentes de financiación en cumplimiento de la recomendación primera del Pacto de Toledo, y de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 109.1.a) de esta ley, la Ley de Presupuestos Generales del Estado contemplará anualmente una transferencia del Estado al Presupuesto de la Seguridad Social para la financiación de

los beneficios y exenciones en cotización a la Seguridad Social de determinados regímenes y colectivos, el coste del reconocimiento de la prestación anticipada de jubilación por aplicación de coeficientes reductores cuando no se haya previsto cotización adicional, el coste de la integración de los periodos no cotizados en la determinación de la base reguladora y de la cuantía de las prestaciones del sistema, las reducciones legalmente establecidas en la cotización a la Seguridad Social, el coste de la pensión de jubilación anticipada involuntaria en edades inferiores a la edad ordinaria de jubilación, así como el incremento de la cuantía de las prestaciones contributivas sujetas a límites de ingresos.

Asimismo, y de conformidad con lo dispuesto en el inciso final del artículo 109.2, en la Ley de Presupuestos Generales del Estado se fijará, todos los años, el importe de las prestaciones que serán financiadas con una transferencia del Estado a la Seguridad Social, entre las que se incluirá la prestación contributiva de nacimiento y cuidado de menor, el complemento de pensiones contributivas para la reducción de la brecha de género, las pensiones y subsidios en favor de familiares, así como la prestación de orfandad cuando la causante hubiera fallecido como consecuencia de violencia contra la mujer.

2. Cualquiera otra transferencia del Estado al Presupuesto de la Seguridad Social destinada a la financiación de las prestaciones contributivas y no contributivas del Sistema de Seguridad Social deberá contar con informe previo del Ministerio de Hacienda y Función Pública para poder ser incorporado a la Ley de Presupuestos Generales del Estado.

Disposición adicional trigésima tercera. *Modificación de la competencia territorial de órganos provinciales de las entidades gestoras y servicios comunes de la Seguridad Social.*

1. La competencia de las Direcciones Provinciales de las entidades gestoras y servicios comunes de la Seguridad Social y de las unidades dependientes de las mismas se podrá extender a procedimientos y actuaciones correspondientes a ámbitos territoriales diferentes al de su demarcación provincial, en las condiciones y términos establecidos mediante Resolución del máximo órgano de dirección de la entidad o servicio común, que habrá de ser objeto de publicación en el Boletín Oficial del Estado.

2. En los supuestos de extensión de la competencia territorial acordada de conformidad con lo establecido en el apartado anterior, a efectos de impugnaciones y recursos, se entenderá que el acto administrativo se ha adoptado por el órgano o unidad territorial al que le hubiere correspondido dictarlo de no haberse producido la extensión competencial referida.

Disposición adicional trigésima cuarta. *Habilitación a los autorizados del Sistema RED.*

Conforme a lo previsto en el artículo 131 de esta ley, los autorizados para actuar a través del Sistema de remisión electrónica de datos en el ámbito de la Seguridad Social (Sistema RED) estarán habilitados para efectuar por medios electrónicos las solicitudes y demás trámites relativos a la afiliación de los trabajadores, a los aplazamientos en el pago de deudas, a las moratorias en el pago de cotizaciones y a las devoluciones de ingresos indebidos con la Seguridad Social correspondientes a los sujetos responsables del cumplimiento de la obligación de cotizar en cuyo nombre actúen.

Los autorizados a los que se refiere esta disposición también podrán facilitar a la Administración de la Seguridad Social, a través del Sistema RED y previo consentimiento de los interesados, el teléfono móvil de los trabajadores o asimilados a ellos que causen alta en cualquiera de los regímenes del sistema de la Seguridad Social. En tal consentimiento deberá incluirse de manera expresa la autorización para el uso del teléfono móvil como medio de identificación fehaciente de aquellos, así como la aceptación por su parte del envío de comunicaciones y avisos por la Administración de la Seguridad Social.

Disposición adicional trigésima quinta. *Convenios del Instituto Nacional de la Seguridad Social o del Instituto Social de la Marina con las Comunidades Autónomas y con el Instituto Nacional de Gestión Sanitaria.*

El Instituto Nacional de la Seguridad Social o del Instituto Social de la Marina incluirán en los correspondientes convenios que suscriba con las Comunidades Autónomas y, en su caso, con el Instituto Nacional de Gestión Sanitaria, objetivos específicos relacionados con el

acceso electrónico a la historia clínica de los trabajadores previsto en el artículo 71.3 de la presente ley, así como con el intercambio de información y el seguimiento de dichos accesos.

[. . .]

Disposición adicional trigésima séptima. *Alcance temporal de las acciones positivas para la reducción de la brecha de género en las pensiones contributivas.*

1. A los efectos de esta ley, se entiende por brecha de género de las pensiones de jubilación el porcentaje que representa la diferencia entre el importe medio de las pensiones de jubilación contributiva causadas en un año por las mujeres respecto del importe de las pensiones causadas por los hombres.

El derecho al reconocimiento del complemento de pensiones contributivas, para la reducción de la brecha de género, previsto en el artículo 60 se mantendrá en tanto la brecha de género de las pensiones de jubilación, causadas en el año anterior, sea superior al 5 por ciento.

2. Además del complemento por brecha de género del artículo 60, en el marco del diálogo social, se podrán fijar con carácter temporal otras medidas de acción positiva para el cálculo de las prestaciones en favor de las mujeres.

3. Con el objetivo de garantizar la adecuación de la medida de corrección introducida para la reducción de la brecha de género en pensiones el Gobierno de España, en el marco del diálogo social, deberá realizar una evaluación periódica, cada cinco años, de sus efectos.

4. Una vez que la brecha de género de las pensiones de jubilación de un año sea igual o inferior al 5 por ciento, el Gobierno remitirá a las Cortes Generales un proyecto de ley para derogar el artículo 60 y las demás medidas que hayan podido ser adoptadas en dicha materia, previa consulta con los interlocutores sociales.

[. . .]

Disposición adicional cuadragésima cuarta. *Beneficios en la cotización a la Seguridad Social aplicables a los expedientes de regulación temporal de empleo y al Mecanismo RED.*

1. Durante la aplicación de los expedientes de regulación temporal de empleo a los que se refieren los artículos 47 y 47 bis del texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, las empresas podrán acogerse voluntariamente, siempre y cuando concurran las condiciones y requisitos incluidos en esta disposición adicional, a las exenciones en la cotización a la Seguridad Social sobre la aportación empresarial por contingencias comunes y por conceptos de recaudación conjunta a que se refiere el artículo 153.bis, que se indican a continuación:

a) El 20 por ciento a los expedientes de regulación temporal de empleo por causas económicas, técnicas, organizativas o de producción a los que se refieren los artículos 47.1 y 47.4 del texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores.

b) El 90 por ciento a los expedientes de regulación temporal de empleo por causa de fuerza mayor temporal a los que se refiere el artículo 47.5 del texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores.

c) El 90 por ciento a los expedientes de regulación temporal de empleo por causa de fuerza mayor temporal determinada por impedimentos o limitaciones en la actividad normalizada de la empresa, a los que se refiere el artículo 47.6 del texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores.

d) En los expedientes de regulación temporal de empleo a los que resulte de aplicación el Mecanismo RED de Flexibilidad y Estabilización del Empleo en su modalidad cíclica, a los que se refiere al artículo 47 bis. 1. a) del texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores:

1.º El 60 por ciento, desde la fecha en que se produzca la activación, por acuerdo del Consejo de Ministros, hasta el último día del cuarto mes posterior a dicha fecha de activación.

2.º El 30 por ciento, durante los cuatro meses inmediatamente siguientes a la terminación del plazo al que se refiere el párrafo 1.º anterior.

3.º El 20 por ciento, durante los cuatro meses inmediatamente siguientes a la terminación del plazo al que se refiere el párrafo 2.º anterior.

e) El 40 por ciento a los expedientes de regulación temporal de empleo a los que resulte de aplicación el Mecanismo RED de Flexibilidad y Estabilización del Empleo en su modalidad sectorial, a los que se refiere al artículo 47.bis.1.b) del texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores.

Las exenciones previstas en letras a), d) y e) de este apartado resultarán de aplicación exclusivamente en el caso de que las empresas desarrollen las acciones formativas a las que se refiere la disposición adicional vigesimoquinta del texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores.

Las exenciones reguladas en esta disposición se aplicarán respecto de las personas trabajadoras afectadas por las suspensiones de contratos o reducciones de jornada, en alta en los códigos de cuenta de cotización de los centros de trabajo afectados.

El Consejo de Ministros, atendiendo a las circunstancias que concurran en la coyuntura macroeconómica general o en la situación en la que se encuentre determinado sector o sectores de la actividad, podrá impulsar las modificaciones legales necesarias para modificar los porcentajes de las exenciones en la cotización a la Seguridad Social reguladas en esta disposición, así como establecer la aplicación de exenciones a la cotización debida por los trabajadores reactivados, tras los períodos de suspensión del contrato o de reducción de la jornada, en el caso de los expedientes de regulación temporal de empleo a los que se refiere el artículo 47 bis.1.a) de la Ley del Estatuto de los Trabajadores.

2. Las exenciones en la cotización a que se refiere esta disposición adicional no tendrán efectos para las personas trabajadoras, manteniéndose la consideración del período en que se apliquen como efectivamente cotizado a todos los efectos.

3. Para la aplicación de estas exenciones no resultará de aplicación lo establecido en los apartados 1 y 3 del artículo 20.

4. Las exenciones reguladas en esta disposición adicional, que se financiarán con aportaciones del Estado, serán a cargo de los presupuestos de la Seguridad Social, de las mutuas colaboradoras con la Seguridad Social, del Servicio Público de Empleo Estatal y del Fondo de Garantía Salarial, respecto a las exenciones que correspondan a cada uno de ellos.

5. Estas exenciones en la cotización se aplicarán por la Tesorería General de la Seguridad Social a instancia de la empresa, previa comunicación de la identificación de las personas trabajadoras y periodo de la suspensión o reducción de jornada y previa presentación de declaración responsable, respecto de cada código de cuenta de cotización, en el que figuren de alta las personas trabajadoras adscritas a los centros de trabajo afectados, y mes de devengo. Esta declaración hará referencia tanto a la existencia como al mantenimiento de la vigencia de los expedientes de regulación temporal de empleo y al cumplimiento de los requisitos establecidos para la aplicación de estas exenciones. La declaración hará referencia a haber obtenido, en su caso, la correspondiente resolución de la autoridad laboral emitida de forma expresa o por silencio administrativo.

Para que la exención resulte de aplicación estas declaraciones responsables se deberán presentar antes de solicitarse el cálculo de la liquidación de cuotas correspondiente al periodo de devengo de cuotas sobre el que tengan efectos dichas declaraciones.

6. Junto con la comunicación de la identificación de las personas trabajadoras y período de suspensión o reducción de jornada se realizará, en los supuestos a los que se refieren las letras a), d) y e) del apartado 1, una declaración responsable sobre el compromiso de la empresa de realización de las acciones formativas a las que se refiere esta disposición.

Para que la exención resulte de aplicación, esta declaración responsable se deberá presentar antes de solicitarse el cálculo de la liquidación de cuotas correspondiente al periodo de devengo de las primeras cuotas sobre las que tengan efectos dichas declaraciones. Si la declaración responsable se efectuase en un momento posterior a la última solicitud del cálculo de la liquidación de cuotas dentro del período de presentación en

plazo reglamentario correspondiente, estas exenciones únicamente se aplicarán a las liquidaciones que se presenten con posterioridad, pero no a los períodos ya liquidados.

7. Las comunicaciones y declaraciones responsables a las que se refieren los apartados anteriores se deberán realizar, mediante la transmisión de los datos que establezca la Tesorería General de la Seguridad Social, a través del Sistema de remisión electrónica de datos en el ámbito de la Seguridad Social (Sistema RED), regulado en la Orden ESS/484/2013, de 26 de marzo.

8. La Tesorería General de la Seguridad Social comunicará al Servicio Público de Empleo Estatal la relación de personas trabajadoras por las que las empresas se han aplicado las exenciones, conforme a lo establecido en las letras a), d) y e) del apartado 1.

El Servicio Público de Empleo Estatal, por su parte, verificará la realización de las acciones formativas a las que se refiere la disposición adicional vigesimoquinta del texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, conforme a todos los requisitos establecidos en la misma y en la presente disposición.

Cuando no se hayan realizado las acciones formativas a las que se refiere este artículo, según la verificación realizada por el Servicio Público de Empleo Estatal, la Tesorería General de la Seguridad Social informará de tal circunstancia a la Inspección de Trabajo y Seguridad Social para que ésta inicie los expedientes sancionadores y liquidatorios de cuotas que correspondan, respecto de cada una de las personas trabajadoras por las que no se hayan realizado dichas acciones.

En el supuesto de que la empresa acredite la puesta a disposición de las personas trabajadoras de las acciones formativas no estará obligada al reintegro de las exenciones a las que se refieren las letras a), d) y e) del apartado 1, cuando la persona trabajadora no las haya realizado.

9. Las empresas que se hayan beneficiado de las exenciones conforme a lo establecido en las letras a), d) y e) del apartado 1, que incumplan las obligaciones de formación a las que se refieren estas letras deberán ingresar el importe de las cotizaciones de cuyo pago resultaron exoneradas respecto de cada trabajador en el que se haya incumplido este requisito, con el recargo y los intereses de demora correspondientes, según lo establecido en las normas recaudatorias de la Seguridad Social, previa determinación por la Inspección de Trabajo y Seguridad Social del incumplimiento de estas obligaciones y de los importes a reintegrar.

10. Las exenciones en la cotización reguladas en la presente disposición adicional estarán condicionadas al mantenimiento en el empleo de las personas trabajadoras afectadas durante un mínimo de seis meses y un máximo de dos años siguientes a la finalización del periodo de vigencia del expediente de regulación temporal de empleo.

Las empresas que incumplan este compromiso deberán reintegrar el importe de las cotizaciones de cuyo pago resultaron exoneradas en relación a la persona trabajadora respecto de la cual se haya incumplido este requisito, con el recargo y los intereses de demora correspondientes, según lo establecido en las normas recaudatorias de la Seguridad Social, previa comprobación del incumplimiento de este compromiso y la determinación de los importes a reintegrar por la Inspección de Trabajo y Seguridad Social.

No se considerará incumplido este compromiso cuando el contrato de trabajo se extinga por despido disciplinario declarado como procedente, dimisión, muerte, jubilación o incapacidad permanente total, absoluta o gran incapacidad de la persona trabajadora. Tampoco se considera incumplido por el fin del llamamiento de las personas con contrato fijo-discontinuo, cuando este no suponga un despido sino una interrupción del mismo.

En particular, en el caso de contratos temporales, no se entenderá incumplido este requisito cuando el contrato se haya formalizado de acuerdo con lo previsto en el artículo 15 del Estatuto de los Trabajadores y se extinga por finalización de su causa, o cuando no pueda realizarse de forma inmediata la actividad objeto de contratación.

[. . .]

Disposición adicional cuadragésima octava. *Prestación para la sostenibilidad de la actividad de las personas trabajadoras autónomas de un sector de actividad afectado por el Mecanismo RED de Flexibilidad y Estabilización del Empleo en su modalidad cíclica, regulado en el artículo 47 bis del texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores.*

Uno. Podrán causar derecho a la prestación para la sostenibilidad de la actividad regulada en esta disposición, las personas trabajadoras autónomas que desarrollen su actividad en un sector afectado por el Acuerdo del Consejo de Ministros que active el Mecanismo RED en su modalidad cíclica, previsto en el artículo 47 bis del texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores.

Dos. Son requisitos para causar derecho a esta prestación los siguientes:

1. Comunes a todos los trabajadores autónomos:

1.1 Estar de alta en el régimen especial al que se encuentre adscrita la actividad.

1.2 Estar al corriente en el pago de obligaciones tributarias y de Seguridad Social.

1.3 No prestar servicios por cuenta ajena o por cuenta propia en otra actividad no afectada por el mecanismo RED o, siéndolo, no haber adoptado las medidas previstas en el artículo 47 bis del texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores salvo lo dispuesto en al apartado cuarto de esta disposición adicional sobre incompatibilidades.

1.4 No percibir una prestación de cese de actividad o para la sostenibilidad de la actividad.

1.5 No haber cumplido la edad ordinaria para causar derecho a la pensión contributiva de jubilación, salvo que el trabajador autónomo no tuviera acreditado el período de cotización requerido para ello.

2. En los supuestos de trabajadores autónomos, trabajadores autónomos por su condición de socios de sociedades de capital, trabajadores de cooperativas de trabajo asociado o trabajadores autónomos que ejercen su actividad profesional conjuntamente, cuyas empresas tengan trabajadores asalariados, se exigirá igualmente:

2.1 Resolución de la autoridad laboral autorizando la aplicación del mecanismo RED para los trabajadores de la empresa.

2.2 Que la adopción de las medidas del mecanismo RED afecte al 75 por ciento de las personas en situación de alta con obligación de cotizar de la empresa.

2.3 Que se produzca una reducción de ingresos ordinarios o ventas durante los dos trimestres fiscales previos a la solicitud presentados ante la Administración tributaria del 75 por ciento respecto de los registrados en los mismos periodos del ejercicio o ejercicios anteriores.

2.4 Que los rendimientos netos mensuales del trabajador autónomo durante los dos trimestres fiscales anteriores a la solicitud de la prestación, por todas las actividades económicas, empresariales o profesionales que desarrolle, no alcancen la cuantía del salario mínimo interprofesional o el de la base por la que viniera cotizando, si esta fuera inferior.

2.5 Cumplir la empresa con las obligaciones laborales adquiridas como consecuencia de la adopción de medidas al amparo del Mecanismo RED y estar al corriente en el pago de salarios de los trabajadores.

3. En los supuestos de trabajadores autónomos, trabajadores autónomos por su condición de socios de sociedades de capital, trabajadores de cooperativas de trabajo asociado o trabajadores autónomos que ejercen su actividad profesional conjuntamente, cuyas empresas no tengan trabajadores asalariados, se exigirá igualmente:

3.1 Que se produzca una reducción de ingresos ordinarios o ventas durante los dos trimestres fiscales previos a la solicitud presentados ante la Administración tributaria del 75 por ciento respecto de los registrados en los mismos periodos del ejercicio o ejercicios anteriores.

3.2 Que los rendimientos netos mensuales del trabajador autónomo durante los dos trimestres fiscales anteriores a la solicitud de la prestación, por todas las actividades económicas o profesionales que desarrolle, no alcancen la cuantía del salario mínimo interprofesional o el de la base por la que viniera cotizando, si esta fuera inferior.

Tres. Acción protectora.

El sistema de protección para la sostenibilidad de la actividad comprende las prestaciones siguientes:

1. Una prestación económica determinada aplicando a la base reguladora el 50 por ciento.

La base reguladora de la prestación económica será la correspondiente a la base prevista en el tramo 3 de la tabla reducida aplicable a las personas trabajadoras autónomas.

2. El abono por la entidad gestora de la prestación del 50 por ciento de la cotización a la Seguridad Social del trabajador autónomo al régimen correspondiente calculada sobre la base reguladora de la prestación, siendo a cargo del trabajador el otro 50 por ciento. La entidad gestora abonará a la persona trabajadora autónoma junto con esta prestación el importe de la cuota que le corresponda, siendo la persona trabajadora autónoma la responsable del ingreso de la totalidad de las cotizaciones a la Seguridad Social.

Cuatro. Incompatibilidades:

1. El percibo de esta prestación es incompatible con la percepción de una prestación de desempleo, de mecanismo RED, de cese de actividad, con la renta activa de inserción regulada por el Real Decreto 1369/2006, de 24 de noviembre, o con cualquier otra prestación del sistema de Seguridad Social, distinta de las anteriores, salvo que fueran compatibles con el trabajo.

2. Las personas trabajadoras no podrán percibir, de forma simultánea, prestaciones derivadas de dos o más Mecanismos RED de Flexibilidad y Estabilización del Empleo, ya sea como consecuencia del trabajo por cuenta propia como por el trabajo por cuenta ajena, en caso de concurrir el derecho a causar dos prestaciones podrá elegir la más beneficiosa.

3. Es incompatible con otro trabajo por cuenta propia o por cuenta ajena. En los supuestos en los que el trabajador autónomo se encuentre en situación de pluriactividad, en el momento del hecho causante de la prestación para la sostenibilidad de la actividad, esta prestación será compatible con la percepción de la remuneración por el trabajo por cuenta ajena que se venía desarrollando, siempre y cuando de la suma de la retribución mensual media de los últimos cuatro meses inmediatamente anteriores al nacimiento del derecho y la prestación por cese de actividad, resulte una cantidad media mensual inferior al importe del salario mínimo interprofesional vigente en el momento del nacimiento del derecho.

Cinco. Extinción.

1. El derecho a la protección se extinguirá en los siguientes casos:

1.1 Causar derecho a una prestación del sistema de la Seguridad Social.

1.2 Transcurso del plazo previsto para la percepción de la prestación.

1.3 Aumento de los ingresos de la empresa o del trabajador autónomo por encima de los límites establecidos.

1.4 La prestación se extinguirá si se causa baja en el RETA por cualquier motivo. Igualmente se extinguirá por imposición de sanción, en los términos previstos en el texto refundido de la Ley sobre Infracciones y Sanciones en el Orden Social, aprobado por el Real Decreto Legislativo 5/2000, de 4 de agosto.

2. Los trabajadores autónomos con trabajadores asalariados verán extinguida su prestación, además de en los supuestos previstos en el apartado anterior, por los siguientes motivos:

2.1 Incumplimiento de las obligaciones adquiridas al adoptar el mecanismo RED.

2.2 La pérdida por la empresa de los beneficios a la Seguridad Social como consecuencia de la aplicación de lo dispuesto en la disposición adicional cuadragésima cuarta.

Seis. Duración.

1. En los supuestos de trabajadores autónomos, trabajadores autónomos por su condición de socios de sociedades de capital, trabajadores de cooperativas de trabajo asociado o trabajadores autónomos que ejercen su actividad profesional conjuntamente, cuyas empresas tengan trabajadores asalariados, la duración de la prestación será de tres

meses, con posibilidad de prórroga con carácter trimestral, sin que en ningún caso pueda exceder de un año, incluida la prórroga.

2. En el caso de trabajadores autónomos, trabajadores autónomos por su condición de socios de sociedades de capital, trabajadores de cooperativas de trabajo asociado o trabajadores autónomos que ejercen su actividad profesional conjuntamente cuyas empresas no tengan trabajadores asalariados, la duración de la prestación será la que figure en la solicitud sin que pueda exceder de seis meses. Excepcionalmente podrá otorgarse tres prórrogas de dos meses hasta un máximo de seis meses, de forma que en ningún caso esta prestación podrá tener una duración superior a un año.

Siete. Suspensión.

El derecho al sistema de protección para la sostenibilidad de la actividad se suspenderá en los siguientes supuestos:

1. Durante el período que corresponda por imposición de sanción por infracción leve o grave, en los términos establecidos en el texto refundido de la Ley sobre Infracciones y Sanciones en el Orden Social.

2. Durante el cumplimiento de condena que implique privación de libertad.

El derecho a la percepción se reanudará previa solicitud del interesado, siempre que este acredite que ha finalizado la causa de suspensión y que se mantienen los requisitos.

El derecho a la reanudación nacerá a partir del término de la causa de suspensión, siempre que se solicite en el plazo de los quince días siguientes.

En caso de presentarse la solicitud transcurrido el plazo citado, la reanudación de la percepción tendrá efectos del primer día del mes siguiente a la solicitud.

Ocho. Obligaciones.

1. El trabajador autónomo con trabajadores por cuenta ajena perceptor de esta prestación deberá incorporarse a la actividad cuando se acuerde el levantamiento de las medidas adoptada en el mecanismo RED, y mantenerse en el desarrollo de la actividad al menos seis meses consecutivos.

2. También deberá mantenerse al corriente en las cotizaciones a la Seguridad Social de los trabajadores de la empresa.

3. El trabajador autónomo sin trabajadores por cuenta ajena perceptor de esta prestación, deberá incorporarse a la actividad cuando finalice el derecho a la prestación, y mantenerse en el desarrollo de la actividad al menos seis meses consecutivos.

Nueve. El acceso a esta prestación no implicará el consumo de las cotizaciones realizadas al sistema de protección por cese de actividad ni se considerará como consumido a efectos de la duración en futuros accesos a la misma.

El tiempo de percepción de esta prestación tendrá la consideración de alta a efectos de poder acreditar el requisito de alta previsto en el artículo 330.1.a), y las cotizaciones efectuadas durante la percepción de la prestación se tendrán en cuenta para el reconocimiento de un derecho posterior.

Diez. Prestación para la sostenibilidad de la actividad de las personas trabajadoras autónomas e incapacidad temporal.

La percepción de la prestación por incapacidad temporal es incompatible con la percepción de la prestación para la sostenibilidad de la actividad de las personas trabajadoras autónomas. El tiempo en que se perciba la prestación por incapacidad temporal se descontará del tiempo de acceso a esta prestación.

Once. Prestación por nacimiento y cuidado de menor.

1. En el supuesto de que el hecho causante del acceso a esta prestación se produzca cuando el trabajador autónomo se encuentre en situación de nacimiento, adopción, guarda con fines de adopción o acogimiento familiar, se seguirá percibiendo la prestación por nacimiento y cuidado de menor hasta que las mismas se extingan, en cuyo momento se pasará a percibir esta prestación, siempre que reúnan los requisitos legalmente establecidos.

2. Si durante la percepción de esta prestación económica la persona beneficiaria se encontrase en situación de nacimiento, adopción, guarda con fines de adopción o acogimiento familiar, pasará a percibir la prestación por nacimiento y cuidado de menor. Una

vez extinguida la prestación por nacimiento y cuidado de menor, el órgano gestor, de oficio, reanudará el abono de la prestación para la sostenibilidad de la actividad de las personas trabajadoras autónomas hasta el agotamiento del período de duración a que se tenga derecho.

Doce. Trabajadores autónomos económicamente dependientes. Los trabajadores autónomos económicamente dependientes podrán causar derecho a la prestación para la sostenibilidad de la actividad de las personas trabajadoras autónomas siempre que no presten servicios en otras empresas y la empresa para la que preste servicios se haya acogido a alguna de las medidas del 47 bis del texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores.

En todo caso se exigirá que se produzca una reducción de ingresos ordinarios o ventas durante los dos trimestres fiscales previos a la solicitud presentados ante la Administración tributaria del 50 por ciento respecto de los registrados en los mismos periodos del ejercicio o ejercicios anteriores, y que los rendimientos netos mensuales por todas las actividades económicas o profesionales que desarrolle, durante dicho período, no alcancen la cuantía del salario mínimo interprofesional o el de la base por la que viniera cotizando, si esta fuera inferior.

Trece. Órgano gestor.

El órgano gestor de la prestación será la mutua colaboradora o el Instituto Social de la Marina.

Catorce. Solicitud de la adopción de medidas por los trabajadores autónomos, autónomos por su condición de socios de sociedades de capital, trabajadores de cooperativas de trabajo asociado o trabajadores autónomos que ejercen su actividad profesional conjuntamente cuyas empresas tengan trabajadores asalariados.

Los trabajadores autónomos a los que hace referencia este apartado que hayan solicitado la adopción del mecanismo RED en su modalidad cíclica prevista en el artículo 47 bis del texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores de al menos el 75 por ciento de la plantilla de la empresa, deberán solicitar a la autoridad laboral su inclusión en las medidas para poder tener acceso a esta prestación.

El informe que deba emitir la Inspección de Trabajo de conformidad con el artículo 47 bis del texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores analizará la situación de estos trabajadores autónomos.

Quince. Solicitud de la prestación.

1. Los trabajadores autónomos, trabajadores autónomos por su condición de socios de sociedades de capital, trabajadores de cooperativas de trabajo asociado o trabajadores autónomos que ejercen su actividad profesional conjuntamente cuyas empresas tengan trabajadores asalariados y hayan solicitado la adopción del mecanismo RED en su modalidad cíclica previstas en el artículo 47 bis del texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, podrán solicitar esta prestación dentro del plazo de quince días a contar del día siguiente a la recepción de la resolución de la Autoridad Laboral autorizando la misma ante la Mutua colaboradora con la que tenga cubierta la protección de cese de actividad o el Instituto Social de la Marina. Los efectos económicos serán desde la fecha de la solicitud.

No obstante, si la solicitud se presentara transcurrida el plazo previsto en el apartado anterior los efectos de económicos se producirán a partir del día primero del mes siguiente a la solicitud.

La solicitud deberá ir acompañada de la resolución de la autoridad laboral donde se haga constar el trabajador o los trabajadores autónomos que están afectados y el período en el que se producirá la reducción de la actividad o suspensión, así como del porcentaje de afectación de la plantilla que debe ser de al menos el 75 por ciento de los trabajadores de la empresa.

Presentada la solicitud las mutuas colaboradoras o el Instituto Social de la Marina recabarán los datos necesarios de la empresa o de las administraciones públicas para comprobar la concurrencia de los requisitos exigidos.

2. Los trabajadores autónomos, trabajadores autónomos por su condición de socios de sociedades de capital, trabajadores de cooperativas de trabajo asociado o trabajadores autónomos que ejercen su actividad profesional conjuntamente cuyas empresas no tengan trabajadores asalariados deberán presentar la solicitud a la mutua o al Instituto Social de la Marina, con una autorización para que la entidad gestora de la prestación pueda comprobar la concurrencia de los requisitos exigidos.

La entidad gestora de la prestación dará traslado de las resoluciones reconociendo la prestación a la Inspección de Trabajo y Seguridad Social.

Presentada la solicitud las mutuas colaboradoras o el Instituto Social de la Marina recabarán los datos necesarios de la empresa o del trabajador o de las administraciones públicas para comprobar la concurrencia de los requisitos exigidos.

Los efectos de la solicitud se producirán a partir del día primero del mes siguiente a la solicitud.

3. Los trabajadores autónomos económicamente dependiente deberán presentar la solicitud a la mutua o al Instituto Social de la Marina. La solicitud deberá ir acompañada de la resolución de la autoridad laboral donde se haga constar el trabajador o los trabajadores autónomos económicamente dependientes que están afectados.

Asimismo, deberá presentar los documentos contables en el que se registren la reducción de ingresos ordinarios o ventas exigido, y las declaraciones del Impuesto sobre el Valor Añadido, del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas y demás documentos preceptivos que, a su vez, justifiquen los rendimientos netos mensuales y las partidas correspondientes consignadas en las cuentas aportadas.

Presentada la solicitud las mutuas colaboradoras o el Instituto Social de la Marina recabarán los datos necesarios de la empresa o de las administraciones públicas para comprobar la concurrencia de los requisitos exigidos

Los efectos de la solicitud se producirán a partir del día primero del mes siguiente a la solicitud.

Dieciséis. Reintegro de prestaciones indebidamente percibidas.

Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 47.3 del texto refundido de la Ley sobre Infracciones y Sanciones en el Orden Social, en el supuesto de que se incumpla lo dispuesto en las disposiciones que regulen esta prestación, será aplicable para el reintegro de prestaciones indebidamente percibidas lo establecido en el artículo 55 del texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social y en el artículo 80 del Reglamento General de Recaudación de la Seguridad Social, aprobado por el Real Decreto 1415/2004, de 11 de junio, correspondiendo al órgano gestor la declaración como indebida de la prestación.

Diecisiete. Infracciones.

En materia de infracciones y sanciones se estará a lo dispuesto en esta ley y en el texto refundido de la Ley sobre Infracciones y Sanciones en el Orden Social.

Dieciocho. Jurisdicción competente y reclamación previa.

Los órganos jurisdiccionales del orden social serán los competentes para conocer de las decisiones del órgano gestor relativas al reconocimiento, suspensión o extinción de esta prestación, así como al pago de las mismas. El interesado deberá formular reclamación previa ante el órgano gestor antes de acudir al órgano jurisdiccional del orden social competente. La resolución del órgano gestor habrá de indicar expresamente la posibilidad de presentar reclamación, el órgano ante el que se debe interponer, así como el plazo para su interposición.

Diecinueve. Financiación.

Esta protección por cese de actividad se financiará con cargo a la cotización por dicha contingencia.

Disposición adicional cuadragésima novena. *Prestación para la sostenibilidad de la actividad de las personas trabajadoras autónomas de un sector de actividad afectado por el Mecanismo RED de Flexibilidad y Estabilización del Empleo en su modalidad sectorial, regulado en el artículo 47 bis del texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores.*

Uno. Podrán causar derecho a la prestación para la sostenibilidad de la actividad regulada en esta disposición, las personas trabajadoras autónomas que desarrollen su actividad en un sector afectado por el Acuerdo del Consejo de Ministros que active el Mecanismo RED en su modalidad sectorial, previsto en el artículo 47 bis del texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores.

Dos. Son requisitos para causar derecho a esta prestación los siguientes:

1. Comunes a todos los trabajadores autónomos:

1.1 Estar de alta en el régimen especial al que se encuentre adscrita la actividad.

1.2 Tener cubierto el periodo mínimo de cotización por cese de actividad a que se refiere el artículo 338.

1.3 Estar al corriente en el pago de obligaciones tributarias y de Seguridad Social.

1.4 No prestar servicios por cuenta ajena o por cuenta propia en otra actividad no afectada por el mecanismo RED o siéndolo no haber adoptado las medidas previstas en el artículo 47 bis del texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores salvo lo dispuesto en el apartado cuatro de esta Disposición adicional sobre incompatibilidades.

1.5 No percibir una prestación de cese de actividad o para la sostenibilidad de la actividad.

1.6 El acceso a la prestación requerirá la suscripción del compromiso de actividad al que se refiere el artículo 300.

1.7 No haber cumplido la edad ordinaria para causar derecho a la pensión contributiva de jubilación, salvo que el trabajador autónomo no tuviera acreditado el período de cotización requerido para ello.

2. En los supuestos de trabajadores autónomos, trabajadores autónomos por su condición de socios de sociedades de capital, trabajadores de cooperativas de trabajo asociado o trabajadores autónomos que ejercen su actividad profesional conjuntamente, cuyas empresas tengan trabajadores asalariados, se exigirá igualmente:

2.1 Resolución de la autoridad laboral autorizando la aplicación del mecanismo RED en su modalidad sectorial para los trabajadores de la empresa.

2.2 Que la adopción de las medidas del mecanismo RED afecte al 75 por ciento de la plantilla de la empresa.

2.3 Que se produzca una reducción de ingresos ordinarios o ventas durante los dos trimestres fiscales previos a la solicitud presentados ante la Administración tributaria del 75 por ciento respecto de los registrados en los mismos periodos del ejercicio o ejercicios anteriores.

2.4 Que los rendimientos netos mensuales del trabajador autónomo durante los dos trimestres fiscales anteriores a la solicitud de la prestación, por todas las actividades económicas, empresariales o profesionales que desarrolle, no alcancen la cuantía del salario mínimo interprofesional o el de la base por la que viniera cotizando, si esta fuera inferior.

2.5 Cumplir la empresa con las obligaciones laborales adquiridas como consecuencia de la adopción de medidas al amparo del Mecanismo RED y estar al corriente en el pago de salarios de los trabajadores.

2.6 Presentar a la entidad gestora de la prestación un proyecto de inversión y actividad a desarrollar.

2.7 Participar en el plan de recualificación presentado a la autoridad laboral para los trabajadores por cuenta ajena.

3. En los supuestos de trabajadores autónomos, trabajadores autónomos por su condición de socios de sociedades de capital, trabajadores de cooperativas de trabajo asociado o trabajadores autónomos que ejercen su actividad profesional conjuntamente, cuyas empresas no tengan trabajadores asalariados, se exigirá igualmente:

3.1 Que se produzca una reducción de ingresos ordinarios o ventas durante los dos trimestres fiscales previos a la solicitud presentados ante la Administración tributaria del 75 por ciento respecto de los registrados en los mismos periodos del ejercicio o ejercicios anteriores.

3.2 Que los rendimientos netos mensuales del trabajador autónomo durante los dos trimestres fiscales anteriores a la solicitud de la prestación, por todas las actividades económicas, empresariales o profesionales que desarrolle, no alcancen la cuantía del salario mínimo interprofesional o el de la base por la que viniera cotizando, si esta fuera inferior.

3.3 Presentar a la entidad gestora de la prestación un proyecto de inversión y actividad a desarrollar.

3.4 Participar en un plan de recualificación que deberá ser presentado a la entidad gestora de la prestación.

Tres. Acción protectora. El sistema de protección para la sostenibilidad de la actividad comprende las prestaciones siguientes:

1. Una prestación económica de pago único, calculada teniendo en cuenta que:

1.1 En los supuestos de trabajadores autónomos, trabajadores autónomos por su condición de socios de sociedades de capital, trabajadores de cooperativas de trabajo asociado o trabajadores autónomos que ejercen su actividad profesional conjuntamente, cuyas empresas tengan trabajadores asalariados, la cuantía de la prestación será el 70 por ciento de la base reguladora y su determinación estará vinculada al tiempo de duración del mecanismo RED y en ningún caso podrá exceder de la que le corresponda atendiendo a lo previsto en el artículo 338.1.

1.2 En los supuestos de trabajadores autónomos, trabajadores autónomos por su condición de socios de sociedades de capital, trabajadores de cooperativas de trabajo asociado o trabajadores autónomos que ejercen su actividad profesional conjuntamente, cuyas empresas no tengan trabajadores asalariados, la cuantía de la prestación será el 70 por ciento de la base reguladora teniendo en cuenta los periodos de cotización de conformidad con lo previsto en el artículo 338.

1.3 La base reguladora de la prestación económica será el promedio de las bases de cotización de los doce meses continuados e inmediatamente anteriores al acuerdo del Consejo de Ministros.

2. El abono por la entidad gestora de la prestación del 50 por ciento de la cotización a la Seguridad Social del trabajador autónomo al régimen correspondiente calculada sobre la base reguladora de la prestación, siendo a cargo del trabajador el otro 50 por ciento. La entidad gestora abonará a la persona trabajadora autónoma, junto con la prestación por cese de la actividad, el importe de la cuota que le corresponda, siendo la persona trabajadora autónoma la responsable del ingreso de la totalidad de las cotizaciones a la Seguridad Social.

Cuatro. Incompatibilidades.

1. El percibo de esta prestación es incompatible con la percepción de una prestación de desempleo, de mecanismo RED, de cese de actividad, con la renta activa de inserción regulada por el Real Decreto 1369/2006, de 24 de noviembre, o con cualquier otra prestación del sistema de Seguridad Social, distintas de las anteriores, salvo que fueran compatibles con el trabajo.

2. Las personas trabajadoras no podrán percibir, de forma simultánea, prestaciones derivadas de dos o más Mecanismos RED de Flexibilidad y Estabilización del Empleo, ya sea como consecuencia del trabajo por cuenta propia como por el trabajo por cuenta ajena, en caso de concurrir el derecho a causar dos prestaciones podrá elegir la más beneficiosa.

3. Es incompatible con otro trabajo por cuenta propia o por cuenta ajena. En los supuestos en los que el trabajador autónomo se encuentre en situación de pluriactividad, en el momento del hecho causante de la prestación por cese de actividad, la prestación por cese será compatible con la percepción de la remuneración por el trabajo por cuenta ajena que se venía desarrollando, siempre y cuando de la suma de la retribución mensual media de los últimos cuatro meses inmediatamente anteriores al nacimiento del derecho y la prestación para la sostenibilidad de la actividad en cómputo mensual resulte una cantidad

media mensual inferior al importe del salario mínimo interprofesional vigente en el momento del nacimiento del derecho.

Cinco. Obligaciones.

1. El trabajador autónomo con trabajadores por cuenta ajena perceptor de esta prestación deberá incorporarse a la actividad cuando se acuerde el levantamiento de las medidas adoptada en el mecanismo RED al menos a uno de los trabajadores de la empresa, y mantenerse en el desarrollo de la actividad al menos seis meses consecutivos.

2. Se mantiene la obligación de cotizar el 50 por ciento por todas las contingencias, incluido el cese de actividad.

3. También deberá mantenerse al corriente en las cotizaciones a la Seguridad Social, tanto de las propias, como la de los trabajadores o asimilados, de su empresa.

4. Invertir el importe de la prestación en una actividad económica o profesional como trabajadores autónomos o destinar el 100 por ciento de su importe a realizar una aportación al capital social de una entidad mercantil de nueva constitución o constituida en el plazo máximo de doce meses anteriores a la aportación, siempre que vayan a poseer el control efectivo de la misma, conforme a lo previsto en el texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social y a ejercer en ella una actividad, encuadrados como trabajadores por cuenta propia en el régimen especial de la Seguridad Social correspondiente por razón de su actividad.

Seis. Prestación para la sostenibilidad de la actividad de las personas trabajadoras autónomas e incapacidad temporal. La percepción de la prestación por incapacidad temporal es incompatible con la percepción de la prestación para la sostenibilidad de la actividad de las personas trabajadoras autónomas. El tiempo en que se perciba la prestación por incapacidad temporal se descontará del tiempo de acceso a esta prestación.

Siete. Prestación por nacimiento y cuidado de menor.

1. En el supuesto de que el hecho causante del acceso a esta prestación se produzca cuando el trabajador autónomo se encuentre en situación de nacimiento, adopción, guarda con fines de adopción o acogimiento familiar, se seguirá percibiendo la prestación por nacimiento y cuidado de menor hasta que las mismas se extingan, en cuyo momento se pasará a percibir esta prestación, siempre que reúnan los requisitos legalmente establecidos.

2. Si durante la percepción de esta prestación económica la persona beneficiaria se encontrase en situación de nacimiento, adopción, guarda con fines de adopción o acogimiento familiar, pasará a percibir la prestación por nacimiento y cuidado de menor. Una vez extinguida la prestación por nacimiento y cuidado de menor, el órgano gestor, de oficio, reanudará el abono de la prestación para la sostenibilidad de la actividad de las personas trabajadoras autónomas hasta el agotamiento del período de duración a que se tenga derecho.

Ocho. Trabajadores autónomos económicamente dependientes.

Los trabajadores autónomos económicamente dependientes podrán causar derecho a la prestación para la sostenibilidad de la actividad de las personas trabajadoras autónomas siempre que no presten servicios en otras empresas y la empresa para la que preste servicios se haya acogido a alguna de las medidas del 47 bis del texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores para el mecanismo RED en su modalidad sectorial.

El trabajador autónomo deberá estar incluido en el plan de recualificación de las personas afectadas que la empresa deberá presentar a la autoridad laboral de conformidad con lo dispuesto en el artículo 47 bis.3 del texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores.

En todo caso se exigirá que se produzca una reducción de ingresos ordinarios o ventas durante los dos trimestres fiscales previos a la solicitud presentados ante la Administración tributaria del 50 por ciento respecto de los registrados en los mismos periodos del ejercicio o ejercicios anteriores, y que los rendimientos netos mensuales por todas las actividades económicas o profesionales que desarrolle, durante dicho período, no alcancen la cuantía del salario mínimo interprofesional o el de la base por la que viniera cotizando, si esta fuera inferior.

La prestación económica del trabajador autónomo económicamente dependiente se regirá por lo dispuesto en el texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social.

Nueve. Órgano gestor.

El órgano gestor de la prestación será la mutua colaboradora o el Instituto Social de la Marina.

Diez. Solicitud de la adopción de medidas por los trabajadores autónomos, autónomos por su condición de socios de sociedades de capital, trabajadores de cooperativas de trabajo asociado o trabajadores autónomos que ejercen su actividad profesional conjuntamente cuyas empresas tengan trabajadores asalariados.

Los trabajadores autónomos a los que hace referencia este apartado que hayan solicitado la adopción del mecanismo RED en su modalidad sectorial previstas en el artículo 47 bis del texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores de al menos el 75 por ciento de la plantilla de la empresa, deberán solicitar a la autoridad laboral su inclusión en las medidas para poder tener acceso a esta prestación.

El informe que deba emitir la Inspección de Trabajo de conformidad con el artículo 47 bis del texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores analizará la situación de estos trabajadores autónomos.

Once. Solicitud de la prestación.

1. Los trabajadores autónomos, trabajadores autónomos por su condición de socios de sociedades de capital, trabajadores de cooperativas de trabajo asociado o trabajadores autónomos que ejercen su actividad profesional conjuntamente cuyas empresas tengan trabajadores asalariados y hayan solicitado la adopción del mecanismo RED en su modalidad sectorial previstas en el artículo 47 bis del texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, podrán solicitar esta prestación dentro del plazo de quince días a contar del día siguiente a la recepción de la resolución de la Autoridad Laboral autorizando la misma ante la Mutua colaboradora con la que tenga cubierta la protección de cese de actividad o el Instituto Social de la Marina. Los efectos económicos serán desde la fecha de la solicitud.

No obstante, si la solicitud se presentara transcurrida el plazo previsto en el apartado anterior los efectos de económicos se producirán a partir del día primero del mes siguiente a la solicitud.

La solicitud deberá ir acompañada de la resolución de la autoridad laboral donde se haga constar el trabajador o los trabajadores autónomos que están afectados y el período en el que se producirá la reducción de la actividad o suspensión, así como del porcentaje de afectación de la plantilla que debe ser de al menos el 75 por ciento de los trabajadores de la empresa.

Junto a la solicitud se acompañarán el proyecto de inversión y actividad a desarrollar, así como el plan de recualificación en el que participará.

Presentada la solicitud las mutuas colaboradoras o el Instituto Social de la Marina recabarán los datos necesarios de la empresa o de las administraciones públicas para comprobar la concurrencia de los requisitos exigidos.

2. Los trabajadores autónomos, trabajadores autónomos por su condición de socios de sociedades de capital, trabajadores de cooperativas de trabajo asociado o trabajadores autónomos que ejercen su actividad profesional conjuntamente cuyas empresas no tengan trabajadores asalariados deberán presentar la solicitud a la mutua o al Instituto Social de la Marina con una autorización para que la entidad gestora de la prestación pueda comprobar la concurrencia de los requisitos exigidos.

La entidad gestora de la prestación dará traslado de las resoluciones reconociendo la prestación a la Inspección de Trabajo y Seguridad Social.

Presentada la solicitud las mutuas colaboradoras o el Instituto Social de la Marina recabarán los datos necesarios de la empresa o del trabajador o de las administraciones públicas para comprobar la concurrencia de los requisitos exigidos.

3. Los trabajadores autónomos económicamente dependientes podrán solicitar esta prestación dentro del plazo de quince días a contar del día siguiente a la recepción de la resolución de la Autoridad Laboral autorizando las medidas previstas en el artículo 47 bis

ante la Mutua colaboradora con la que tenga cubierta la protección de cese de actividad o el Instituto Social de la Marina. Los efectos económicos de la solicitud serán desde la fecha de la solicitud.

La solicitud del trabajador autónomo deberá ir acompañada de la solicitud y el plan de recualificación de las personas afectadas que la empresa deberá presentar a la autoridad laboral de conformidad con lo dispuesto en el artículo 47 bis.3 del texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores donde deberá estar incluido el trabajador autónomo económicamente dependiente.

Asimismo, deberá presentar los documentos contables en el que se registren la reducción de ingresos ordinarios o ventas exigido, y las declaraciones del Impuesto sobre el Valor Añadido, del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas y demás documentos preceptivos que, a su vez, justifiquen los rendimientos netos mensuales y las partidas correspondientes consignadas en las cuentas aportadas.

Presentada la solicitud las mutuas colaboradoras o el Instituto Social de la Marina. recabarán los datos necesarios de la empresa o del trabajador o de las administraciones públicas para comprobar la concurrencia de los requisitos exigidos.

Doce. Reintegro de prestaciones indebidamente percibidas.

Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 47.3 del texto refundido de la Ley sobre Infracciones y Sanciones en el Orden Social, será aplicable para el reintegro de prestaciones indebidamente percibidas lo establecido en el artículo 55 del texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social y en el artículo 80 del Reglamento General de Recaudación de la Seguridad Social, correspondiendo al órgano gestor la declaración como indebida de la prestación.

Trece. Infracciones.

En materia de infracciones y sanciones se estará a lo dispuesto en esta ley y en el texto refundido de la Ley sobre Infracciones y Sanciones en el Orden Social.

Catorce. Jurisdicción competente y reclamación previa.

Los órganos jurisdiccionales del orden social serán los competentes para conocer de las decisiones del órgano gestor relativas al reconocimiento, suspensión o extinción de esta prestación, así como al pago de estas. El interesado deberá formular reclamación previa ante el órgano gestor antes de acudir al órgano jurisdiccional del orden social competente. La resolución del órgano gestor habrá de indicar expresamente la posibilidad de presentar reclamación, el órgano ante el que se debe interponer, así como el plazo para su interposición.

Quince. Esta protección por cese de actividad se financiará con cargo a la cotización por dicha contingencia.

Disposición adicional quincuagésima. *Observatorio para el análisis y seguimiento de la prestación por cese de actividad por causas económicas, así como de la integración de períodos sin obligación de cotizar de los trabajadores autónomos.*

En un plazo de tres meses desde el 1 de abril de 2023 y con el objetivo de mejorar la eficacia y cobertura de la prestación por cese de actividad por causas económicas de los trabajadores autónomos regulada en el artículo 331, así como de la integración de períodos sin obligación de cotizar regulada en el artículo 322, mediante orden ministerial, se creará un observatorio para el análisis y seguimiento de su funcionamiento integrado por representantes de la Secretaría de Estado de Seguridad Social y Pensiones, de las organizaciones empresariales y sindicales más representativas, así como de las asociaciones de autónomos. A tales efectos, de forma periódica, propondrá aquellas medidas tendentes a la adaptación de la regulación y cobertura de los trabajadores autónomos por esta contingencia.

[. . .]

Disposición adicional quincuagésima cuarta. *Garantía de servicios a personas beneficiarias del nivel asistencial.*

Las personas beneficiarias del subsidio por desempleo tendrán garantizado, en todo caso, el acceso al itinerario o plan personalizado adecuado a su perfil, previsto en el artículo 56.1.c) de la Ley 3/2023, de 28 de febrero, y dentro del marco del acuerdo de actividad previsto en el artículo 3 de la precitada Ley.

Disposición adicional quincuagésima quinta. *Evaluación financiera y de mejora de la empleabilidad.*

En el marco de la evaluación de la política de empleo establecida en el Título VI de la Ley 3/2023, de 28 de febrero, se llevará a cabo una evaluación específica de la eficacia e impacto del nivel asistencial de la protección por desempleo en la mejora de la empleabilidad de las personas beneficiarias de esta.

Disposición adicional quincuagésima sexta. *Acceso extraordinario a la prestación contributiva por desempleo de las personas trabajadoras transfronterizas en las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla.*

Los trabajadores residentes en el Reino de Marruecos que hayan desempeñado su última relación laboral en las ciudades de Ceuta y Melilla, amparados por autorización de trabajo para trabajadores transfronterizos, podrán acceder a la protección por desempleo de nivel contributivo sin necesidad de acreditar residencia en España, siempre que reúnan todos los requisitos establecidos en la legislación aplicable y en las condiciones que se establezcan reglamentariamente.

[. . .]

§ 36

Ley 47/2015, de 21 de octubre, reguladora de la protección social de las personas trabajadoras del sector marítimo-pesquero

Jefatura del Estado
«BOE» núm. 253, de 22 de octubre de 2015
Última modificación: 30 de abril de 2025
Referencia: BOE-A-2015-11346

FELIPE VI

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:

PREÁMBULO

I

El trabajo marítimo y pesquero está caracterizado por una serie de notas diferenciadoras que se apartan, sustancialmente, de aquellas que definen y propician la aplicación de mecanismos protectores a otros colectivos profesionales: el espacio físico en que se lleva a cabo la actividad, la dureza de las condiciones de vida a bordo, el prolongado aislamiento de las tripulaciones, el alejamiento del hogar familiar, las elevadas tasas de morbilidad y siniestralidad, etc., así como el carácter estacional del trabajo y la existencia de una retribución a la parte.

Con base en lo anterior, el legislador tomó en consideración el carácter especial de la actividad marítimo-pesquera y le otorgó dicho calificativo, en orden a la adecuada aplicación de los beneficios de la Seguridad Social. Así, la Ley 193/1963, de 28 de diciembre, sobre Bases de la Seguridad Social, en el número 11 de su base tercera previó, como uno de los regímenes especiales que habían de ser regulados específicamente, el de los Trabajadores del Mar.

Posteriormente, el texto articulado primero de la referida Ley sobre Bases de la Seguridad Social, aprobado por el Decreto 907/1966, de 21 de abril, contempla en su artículo 10.2, entre los Regímenes Especiales de la Seguridad Social, el de los Trabajadores del Mar. En el apartado 4 establece que se regirá por las leyes específicas que se dicten al efecto, debiendo tenderse en su regulación a la homogeneidad con el Régimen General.

En cumplimiento de dicho mandato, la Ley 116/1969, de 30 de diciembre, vino a regular el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar. Posteriormente, por Decreto 2864/1974, de 30 agosto, se aprueba el texto refundido de las Leyes 116/1969, de

30 de diciembre, y 24/1972, de 21 de junio, por el que se regula el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, con la finalidad fundamental de lograr para las personas trabajadoras del mar un grado de protección social similar al de las personas trabajadoras de otros sectores.

Las circunstancias señaladas del trabajo en el mar, junto a otras como pueden ser la extraterritorialidad del trabajo marítimo, la dispersión del colectivo, la estacionalidad de las campañas, el carácter hostil e imprevisible del medio donde se desarrolla la actividad, etc., conforman, además, un marco laboral en el que, junto a las prestaciones de Seguridad Social, se hace precisa la definición y puesta en marcha de programas específicos para el sector marítimo-pesquero, en el marco de un modelo de protección diferenciado por su carácter específico e integral.

Esta protección social integral de las personas trabajadoras del sector marítimo-pesquero se presta por un único organismo, el Instituto Social de la Marina, que lleva a cabo una doble misión dirigida a estas personas trabajadoras: es el organismo encargado de la protección y problemática social del sector marítimo-pesquero y actúa como entidad gestora del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar.

Así, el artículo primero de la Ley de 18 de octubre de 1941, por la que se reorganiza el Instituto Social de la Marina, establece que la finalidad esencial de este organismo es atender con la máxima solicitud a las personas trabajadoras del mar, favoreciendo su mejoramiento moral, profesional y económico-social.

El propio texto refundido de las Leyes 116/1969, de 30 de diciembre, y 24/1972, de 21 de junio, en su artículo 44 viene a regular determinados servicios sociales dirigidos a las personas trabajadoras del mar y que se incardinarían en esta protección social integral de las mismas, como pueden ser el empleo y la acción formativa, los reconocimientos médicos periódicos, las hospederías, etc., que, en dicho momento, se consideraban incluidos dentro de un concepto amplio de Seguridad Social.

Por otra parte, el Instituto Social de la Marina ha venido asumiendo, en su calidad de organismo encargado de la protección social de las personas trabajadoras del sector marítimo-pesquero, determinadas competencias y funciones dirigidas al mejoramiento profesional y económico-social de estas personas trabajadoras, que han venido impuestas por la ratificación, por parte de España, de determinados Convenios de la Organización Internacional del Trabajo, así como por la aplicación de normativa específica del sector marítimo.

Esta protección social más específica de las personas trabajadoras del sector marítimo-pesquero, que excede de la propia Seguridad Social y que abarca no sólo a las personas trabajadoras que desarrollan su actividad en dicho sector sino también a las que pretenden acceder al mismo, no ha tenido nunca un marco jurídico uniforme, como sí ha ocurrido con la regulación del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, contenida en el texto refundido de las Leyes 116/1969, de 30 de diciembre, y 24/1972, de 21 de junio.

II

Hasta el presente momento han sido varias las disposiciones con rango legal que han venido a alterar el contenido del texto aprobado en 1974, a fin de dar nueva redacción a los diferentes artículos, añadir alguno nuevo o proceder a su derogación en los casos en que así se ha hecho preciso. Todo ello con el objetivo de adecuar la norma a la realidad existente en cada momento.

Por otra parte, las modificaciones legislativas operadas sobre el texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social han venido a incidir asimismo sobre el contenido del texto de 1974. Al respecto cabe destacar la modificación de la concepción de los servicios sociales que forman parte de la acción protectora de la Seguridad Social operada por el Real Decreto-ley 36/1978, de 16 de noviembre, sobre gestión institucional de la Seguridad Social, la salud y el empleo, quedando fuera de la misma prestaciones y servicios que presta el Instituto Social de la Marina, como los correspondientes a la acción formativa, medicina preventiva, etc.

Parece, por tanto, que ha llegado el momento de dar un paso más en este proceso de adecuación normativa y proceder a la reelaboración de un nuevo texto legal que regule tanto

el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar como el resto de prestaciones y servicios gestionados por el Instituto Social de la Marina como entidad encargada de la protección y problemática social del sector marítimo-pesquero.

Son varias las razones que aconsejan acometer esta actuación institucional: la obsolescencia del texto vigente regulador del Régimen Especial, la ya referida profusión normativa dictada con posterioridad a la entrada en vigor del texto refundido de 1974, la complejidad del Régimen Especial, especialmente apreciable en materias como el campo de aplicación, la cotización y la acción protectora, con especial atención a la prestación de jubilación, la coexistencia en un mismo Régimen de Seguridad Social de personas trabajadoras por cuenta ajena y de personas trabajadoras por cuenta propia o autónomas, a los que hay que añadir, por ende, la figura de la persona trabajadora asimilada, que añaden una mayor complejidad, si cabe, a la definición de la persona trabajadora del mar a efectos protectores, así como la inexistencia de una norma con rango legal que regule las prestaciones y servicios dirigidos a las personas trabajadoras del sector marítimo-pesquero y que van más allá de las prestaciones de Seguridad Social.

Asimismo, la cantidad y variedad de las normas reglamentarias dictadas en ejecución y desarrollo del vigente texto refundido exigen una actualización del contenido del mismo, a fin de mantener el principio de congruencia normativa y la necesidad de adecuar la normativa específica del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar y de las distintas prestaciones no incluidas en el sistema de la Seguridad Social a la realidad social y económica del sector marítimo-pesquero.

Por otra parte, en este nuevo texto se pretende clarificar y definir el campo de aplicación del Régimen Especial, fundamentalmente en lo que se refiere a determinados colectivos en los que se producen importantes incidencias en cuanto a su encuadramiento.

Finalmente, es preciso señalar que la Comisión para la Reforma de las Administraciones Públicas (CORA), en su informe aprobado por el Consejo de Ministros el pasado 21 de junio de 2013, ha planteado la necesidad de abordar un «Plan de racionalización normativa» que, en el ámbito de la Administración del Estado, afecta prácticamente a todos los Ministerios.

Asimismo, hay que tener en cuenta el mandato contenido en la disposición adicional segunda de la Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno, según el cual la Administración General del Estado acometerá una revisión, simplificación y, en su caso, una consolidación normativa de su ordenamiento jurídico, para lo cual deberá derogar las normas que hayan quedado obsoletas y determinar la necesidad de introducir modificaciones, novedades o proponer la elaboración de un texto refundido.

Ello hace aún más oportuno, si cabe, abordar sin más dilación la tarea de reelaboración de un nuevo texto legal que regule la protección social de las personas trabajadoras del sector marítimo-pesquero.

III

La ley se estructura en un título preliminar y tres títulos.

El título I de la ley regula el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar.

Los principales objetivos perseguidos por la ley para la regulación de este Régimen Especial son los de definir el campo de aplicación, regulado en el capítulo I atendiendo a las peticiones realizadas por el sector, a la doctrina jurisprudencial, a los cambios operados en la forma de organización del sector y a la propia evolución del citado sector marítimo-pesquero.

En primer lugar, se sigue manteniendo en el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar a aquellas personas trabajadoras que realizan una actividad marítimo-pesquera a bordo, enroladas como técnicos o tripulantes, pero se incluye como novedad a determinados colectivos que, aun no desarrollando una actividad laboral que tenga estrictamente dicha naturaleza, se considera que deben ser protegidos por el citado Régimen Especial al realizar la misma a bordo de una embarcación, como es el personal de investigación, observadores de pesca y personal de seguridad.

Por otra parte, se incluye por primera vez el término acuicultura, al objeto de agrupar bajo dicha denominación diversas actividades encuadradas en el Régimen Especial, quedando excluidas de la misma las personas trabajadoras que presten servicios en

empresas dedicadas a la acuicultura en zona terrestre. Asimismo, se incluyen los buceadores profesionales, que hasta ahora sólo se incluían en el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar cuando realizaban sus servicios en una empresa marítimo-pesquera, quedando excluidos los recreativos.

En lo que respecta a los estibadores portuarios y ante la gran problemática surgida en los últimos años en cuanto a la petición de inclusión de personas trabajadoras en este Régimen Especial como tales estibadores cuando no realizan actividades de estiba portuaria, se incluye una definición del estibador portuario, configurándolo como aquel que realiza las actividades que integran el servicio portuario de manipulación de mercancías relacionadas en el artículo 130 del texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011.

Se siguen incluyendo los trabajos de carácter administrativo, técnico o subalterno de las empresas marítimo-pesqueras y de las cofradías de pescadores y otras organizaciones del sector y se incorporan, como novedad, los trabajos administrativos de empresas estibadoras y entidades de puesta a disposición de personas trabajadoras a dichas empresas siempre que desarrollen su actividad exclusivamente en el ámbito portuario, equiparando su tratamiento al de aquellas. En la inclusión que se lleva a cabo se diferencia claramente el trabajo administrativo de estas empresas del trabajo desarrollado por el estibador, de manera que el primero no lleva aparejada la aplicación de coeficientes reductores de la edad de jubilación que sí se aplican al segundo.

Asimismo, se ha configurado el Régimen Especial con dos grandes colectivos, las personas trabajadoras por cuenta ajena y las personas trabajadoras por cuenta propia, suprimiendo fórmulas jurídicas ficticias que, si bien en un momento dado sirvieron para regular determinados colectivos, en la actualidad no es necesario mantener, como es el caso de los armadores asimilados a personas trabajadoras por cuenta ajena.

Así, en el artículo 4 se define a las personas trabajadoras por cuenta propia, manteniéndose como autónomos aquellos que venían definidos como tales en el texto refundido de 1974 e incluyéndose un nuevo colectivo de autónomos dedicados a la marina mercante que, hasta ahora, quedaban encuadrados en el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores por Cuenta Propia o Autónomos. También se incluyen los autónomos dedicados a la acuicultura y los buzos profesionales, excluidos los recreativos.

Se suprime el colectivo de personas trabajadoras asimiladas a personas trabajadoras por cuenta ajena, regulado en el artículo 4 del texto refundido de 1974 ya que se considera que son personas trabajadoras por cuenta propia con la única particularidad de que van embarcadas.

En este Régimen Especial, las embarcaciones son consideradas como centros de trabajo por lo que debe existir una conexión o vinculación entre el registro de embarcaciones que se gestiona por el Instituto Social de la Marina y el Registro de Buques de Marina Mercante, coordinación que se recoge en la ley incorporándose la obligatoriedad de que las embarcaciones nacionales figuren inscritas en el Registro de Buques de Marina Mercante con carácter previo a la inscripción de la embarcación en el Instituto Social de la Marina.

También se prevé la posibilidad de inscribir embarcaciones extranjeras en el registro del Instituto Social de la Marina en el supuesto de que los tripulantes deban quedar encuadrados en el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar.

En el capítulo III, relativo a la cotización, se mantiene la peculiaridad en cuanto a la determinación de las bases de cotización en el caso de personas trabajadoras retribuidas a la parte y en congruencia con la incorporación de nuevos colectivos de personas trabajadoras autónomas y de la supresión de los armadores asimilados a cuenta ajena, se incluye en los tres grupos de cotización existentes tanto a personas trabajadoras por cuenta ajena como a personas trabajadoras por cuenta propia, manteniendo las peculiaridades en cuanto a la aplicación de coeficientes correctores de la cotización exclusivamente para los grupos segundo y tercero.

Asimismo, se incluye como novedad la incompatibilidad de aplicar los coeficientes correctores de la cotización junto con cualquier otra reducción o bonificación en la cotización, salvo que expresamente se disponga lo contrario.

Por último, se contemplan solamente, en relación con las prestaciones reguladas en el capítulo IV, las especialidades que corresponden a este Régimen Especial, remitiendo para

todo lo demás a la normativa general de la Seguridad Social, con la finalidad de conseguir un texto manejable y simplificado, evitando duplicidades en la regulación.

El título II de la ley regula la protección social específica de las personas trabajadoras del sector marítimo-pesquero que no tiene la consideración de prestaciones de Seguridad Social.

En el capítulo I se establece quienes son los beneficiarios de esta protección social específica, es decir, aquellas personas que desarrollan o quieren desarrollar una actividad laboral en el sector marítimo-pesquero. Por tanto, se incluye como beneficiarios no sólo a aquellas personas trabajadoras que desarrollan su actividad en dicho sector y que, por tanto, quedan encuadradas en el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, sino también a aquellas que quieren incorporarse al sector marítimo-pesquero y que, para ello deben recibir la correspondiente formación marítima u obtener el reconocimiento médico exigido para embarcarse.

En el capítulo II se regulan las prestaciones y servicios dirigidos a las personas trabajadoras del sector marítimo-pesquero que constituyen esa protección social específica.

Aquí se incluyen todas las prestaciones de sanidad marítima. Las actuaciones en sanidad marítima se basan en que la concepción de la salud en el medio marítimo obliga a poner en marcha mecanismos sanitarios preventivos, complementarios de los asistenciales, de forma integral y planificada, que traten de minimizar desde el punto de vista sanitario aquellos factores morbígenos que determinan la singularidad propia de este sector marítimo-pesquero, en concreto la lejanía de los centros sanitarios, el trabajo en plataformas móviles, la exposición a un ambiente natural impredecible y el aislamiento social y familiar. Comprenden, por tanto, los reconocimientos médicos de embarque marítimo que, además de garantizar que la persona trabajadora acceda al buque en las mejores condiciones posibles, permiten y representan desde el punto de vista sanitario, un importante aporte de datos que son el punto de partida para conocer el estado de salud de la población del sector marítimo-pesquero y finalmente constituyen un importante apoyo ante la eventualidad de que la persona trabajadora precise una asistencia médica a bordo desde las distintas unidades asistenciales que se señalan en el artículo 21.2.a); asimismo, la inspección de las condiciones sanitarias de las embarcaciones, teniendo en cuenta que las condiciones de vida y de trabajo a bordo pueden ser determinantes de ciertas enfermedades o predisponer al riesgo de accidentes laborales, por lo que dicho control constituye una labor de capital importancia en la función preventiva del accidente y de la enfermedad; el control de botiquines y la protección, promoción y mejora de la salud laboral.

Por otra parte, se incluyen los servicios asistenciales para el sostenimiento y repatriación en casos de abandono, naufragio o hechos análogos.

Por último, se contempla la formación profesional marítima y sanitaria dirigida a atender las demandas y necesidades formativas de las personas trabajadoras del sector marítimo-pesquero.

El título III recoge una serie de disposiciones sobre la gestión llevada a cabo por el Instituto Social de la Marina como entidad encargada de la protección social de las personas trabajadoras del sector marítimo-pesquero, así como su régimen económico y financiero.

TÍTULO PRELIMINAR

Disposiciones generales

Artículo 1. *Normativa reguladora.*

El Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar se regulará por la presente ley y por sus disposiciones de desarrollo, así como por las normas de general aplicación en el sistema de la Seguridad Social.

La protección social de las personas trabajadoras del sector marítimo-pesquero se complementa con las demás disposiciones contenidas en esta ley y en sus normas de desarrollo.

TÍTULO I

Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar

CAPÍTULO I

Campo de aplicación

Artículo 2. *Extensión del campo de aplicación.*

Quedarán encuadradas en el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar las personas trabajadoras o asimiladas que, cumpliendo los requisitos para estar comprendidas en el sistema de la Seguridad Social recogidos en el artículo 7 del texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social, aprobado por el Real Decreto Legislativo 1/1994, de 20 de junio, ejerzan su actividad en territorio nacional, con las salvedades contempladas en el artículo 6 de la presente ley, y se encuentren incluidas en alguno de los supuestos contemplados en este capítulo.

Artículo 3. *Trabajadores por cuenta ajena.*

Quedarán comprendidas en el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar las siguientes personas trabajadoras por cuenta ajena:

a) Personas trabajadoras que ejerzan su actividad marítimo-pesquera a bordo de las embarcaciones, buques o plataformas siguientes, figurando en el Rol de los mismos como técnicos o tripulantes:

1.º De marina mercante.
2.º De pesca marítima en cualquiera de sus modalidades.
3.º De tráfico interior de puertos.
4.º Deportivas y de recreo.
5.º Plataformas fijas o artefactos o instalaciones susceptibles de realizar operaciones de exploración o explotación de recursos marinos, sobre el lecho del mar, anclados o apoyados en él.

No tendrán la consideración de tales instalaciones los oleoductos, gasoductos, cables submarinos, emisarios submarinos y cualquier otro tipo de tuberías o instalaciones de carácter industrial o de saneamiento.

b) Personas trabajadoras que ejerzan su actividad a bordo de embarcaciones o buques de marina mercante o pesca marítima, enroladas como personal de investigación, observadores de pesca y personal de seguridad.

c) Personas trabajadoras dedicadas a la extracción de productos del mar.

d) Personas trabajadoras dedicadas a la acuicultura desarrollada en la zona marítima y marítimo-terrestre, incluyendo la acuicultura en arena y en lámina de agua, tales como bancos cultivados, parques de cultivos, bateas y jaulas.

Quedan expresamente excluidas las personas trabajadoras por cuenta ajena que presten sus servicios para empresas dedicadas a la acuicultura en la zona terrestre, como criaderos, granjas marinas y centros de investigación de cultivos marinos. Asimismo, se excluye a las personas trabajadoras dedicadas a la acuicultura en agua dulce.

e) Buceadores extractores de recursos marinos.

f) Buceadores con titulación profesional en actividades industriales, incluyendo la actividad docente para la obtención de dicha titulación.

Quedan excluidos los buceadores con titulaciones deportivas-recreativas.

g) Rederos y rederas.

h) Estibadores portuarios.

A los efectos de su encuadramiento en este Régimen Especial solo se considerará como estibadores portuarios, con independencia de la naturaleza especial o común de su relación laboral, a quienes desarrollen directamente las actividades de carga, estiba, desestiba, descarga y trasbordo de mercancías, objeto de tráfico marítimo, que permitan su transferencia entre buques, o entre estos y tierra u otros medios de transporte, que integran el servicio portuario de manipulación de mercancías relacionadas en el artículo 130 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, e independientemente del carácter estatal o autonómico del puerto.

En todo caso, dichos estibadores portuarios deberán desarrollar las actividades señaladas en el párrafo anterior como personal de una empresa titular de la correspondiente licencia del servicio portuario de manipulación de mercancías o de autoprestación, así como de las entidades de puesta a disposición de personas trabajadoras a dichas empresas.

i) Prácticos de puerto.

j) Personas trabajadoras que desarrollen actividades de carácter administrativo, técnico y subalterno en empresas marítimo-pesqueras y de estiba portuaria, así como en las entidades de puesta a disposición de personas trabajadoras a empresas titulares de licencias del servicio portuario de manipulación de mercancías, siempre y cuando desarrollen su actividad exclusivamente en el ámbito portuario, independientemente del carácter estatal o autonómico del puerto.

También estarán incluidas las personas trabajadoras que desarrollen dichas actividades al servicio de las cofradías de pescadores y sus federaciones, de las cooperativas del mar y de las organizaciones sindicales del sector marítimo-pesquero y asociaciones de armadores.

A los efectos del encuadramiento en este Régimen Especial de las personas trabajadoras de empresas de estiba portuaria, la empresa deberá ser titular de la correspondiente licencia del servicio portuario de manipulación de mercancías o licencia de autoprestación, independientemente del carácter estatal o autonómico del puerto.

k) Cualquier otro colectivo de personas trabajadoras que desarrolle una actividad marítimo-pesquera y cuya inclusión en este Régimen sea determinada por el Ministerio de Empleo y Seguridad Social.

Artículo 4. *Trabajadores por cuenta propia.*

1. Quedarán comprendidos en el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, como trabajadores por cuenta propia o autónomos, quienes realicen de forma habitual, personal y directa, fuera del ámbito de dirección y organización de otra persona y a título lucrativo alguna de las siguientes actividades:

a) Actividades marítimo-pesqueras a bordo de las embarcaciones o buques que se relacionan a continuación, figurando tales personas trabajadoras o armadores en el Rol de los mismos como técnicos o tripulantes:

1.º De marina mercante.
2.º De pesca marítima en cualquiera de sus modalidades.
3.º De tráfico interior de puertos.
4.º Deportivas y de recreo.

b) Acuicultura desarrollada en zona marítima o marítimo-terrestre.

c) Los mariscadores, percebeiros, recogedores de algas y análogos.

d) Buceadores extractores de recursos marinos.

e) Buceadores con titulación profesional en actividades industriales, incluyendo la actividad docente para la obtención de dicha titulación.

Quedan excluidos los buceadores con titulaciones deportivas-recreativas.

f) Rederos y rederas.

g) Prácticos de puerto.

2. Tendrán la consideración de familiares colaboradores de la persona trabajadora por cuenta propia, y por tanto, estarán incluidas como personas trabajadoras por cuenta propia en el Régimen Especial, el cónyuge y los parientes por consanguinidad o afinidad hasta el segundo grado inclusive, de cualquiera de las personas trabajadoras por cuenta propia a que se refiere este artículo, que trabajen con ellas en sus explotaciones de forma habitual, convivan con el cabeza de familia y dependan económicamente de él, salvo que se demuestre su condición de asalariados.

No obstante lo anterior, para ser considerado como familiar colaborador en los grupos segundo y tercero de cotización a que se refiere el artículo 10, será requisito imprescindible que realice idéntica actividad que el titular de la explotación.

Artículo 5. *Asimilados a personas trabajadoras por cuenta ajena.*

1. Se asimilarán a personas trabajadoras por cuenta ajena, con exclusión de la protección por desempleo y del Fondo de Garantía Salarial, los consejeros y administradores de sociedades mercantiles capitalistas, siempre que no posean el control de estas en los términos establecidos en el apartado 1 de la disposición adicional vigésima séptima del texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social, cuando el desempeño de su cargo conlleve la realización de las funciones de dirección y gerencia de la sociedad, siendo retribuidos por ello o por su condición de personas trabajadoras por cuenta de la misma.

2. Asimismo, se asimilarán a personas trabajadoras por cuenta ajena los prácticos de puerto que, para la realización de su actividad de practicaje, se constituyan en empresas titulares de licencia del servicio portuario de practicaje en un puerto, con excepción del derecho a las prestaciones por desempleo y Fondo de Garantía Salarial, de las que quedan excluidos. Dichas entidades tendrán la consideración de empresarios a efectos de este Régimen Especial respecto de los prácticos de puerto en ellas incluidos y del resto del personal a su servicio.

Artículo 6. *Excepción al principio de territorialidad.*

1. Estarán incluidas en el campo de aplicación de este Régimen Especial aquellas personas trabajadoras residentes en territorio español que, aunque ejerzan una actividad por cuenta ajena a bordo de un buque que enarbole pabellón de un Estado Miembro de la Unión Europea o pabellón de un Estado con el que España haya firmado un convenio bilateral o multilateral de seguridad social en el que se recoja la excepción al principio de territorialidad, sean remuneradas por una empresa o una persona que tenga su sede o su domicilio en España.

2. También estarán comprendidas en este Régimen Especial las personas trabajadoras residentes en territorio español que trabajen en sociedades mixtas y empresas radicadas inscritas en el registro oficial, sin perjuicio de lo que pueda resultar de los tratados internacionales bilaterales o multilaterales suscritos por España.

CAPÍTULO II

Inscripción de empresas y afiliación de personas trabajadoras

Artículo 7. *Inscripción de empresas y afiliación de personas trabajadoras.*

En materia de inscripción de empresas y afiliación de personas trabajadoras se estará a lo dispuesto con carácter general en el texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social y en su normativa de desarrollo, con las particularidades siguientes:

a) Las embarcaciones, plataformas fijas, artefactos e instalaciones marinas en los que las personas trabajadoras incluidas en el campo de aplicación de este Régimen Especial desarrollen sus actividades marítimo-pesqueras deberán inscribirse en el Registro de Embarcaciones que a tal efecto se llevará por la entidad gestora.

Para la inscripción en el Registro de Embarcaciones será requisito necesario la justificación de haber sido inscrita e identificada la embarcación en el correspondiente Registro, ordinario o especial, de Buques de titularidad del Ministerio de Fomento.

Se inscribirán asimismo en el Registro de Embarcaciones los buques extranjeros en los que, en virtud de lo dispuesto en el artículo 6, presten sus servicios personas trabajadoras que deban quedar incluidas en el campo de aplicación de este Régimen Especial.

b) Las altas solicitadas fuera del plazo reglamentario por la persona trabajadora por cuenta propia no tendrán efecto retroactivo alguno.

c) Las personas trabajadoras por cuenta propia incluidas en el grupo tercero de cotización regulado en el artículo 10 de esta ley estarán obligadas a concertar con la Entidad Gestora la protección de las contingencias comunes y tendrán la obligación de cotizar por la contingencia de formación profesional.

CAPÍTULO III

Cotización y recaudación

Artículo 8. *Cotización.*

1. En el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar el nacimiento, la duración y la extinción de la obligación de cotizar, las operaciones de liquidación de la cotización, el periodo, la forma, el lugar y el plazo para su presentación, así como su comprobación y control, se regirán por lo dispuesto con carácter general en el texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social y en su normativa de desarrollo, que establecerá las peculiaridades de este régimen especial.

2. La cotización en función de los rendimientos de la actividad económica o profesional, regulada en el artículo 308 del texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social, se aplicará a los trabajadores por cuenta propia que queden incluidos en el grupo primero de cotización de este régimen especial.

3. La cotización durante las situaciones en que se perciban determinadas prestaciones económicas de carácter temporal, regulada en el artículo 309 del texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social, será también de aplicación a los trabajadores por cuenta propia incluidos en el grupo primero de cotización de este régimen especial, si bien la referencia efectuada en su apartado 2 al Servicio Público de Empleo Estatal, respecto al pago de las cuotas en la situación de incapacidad temporal con derecho a prestación económica, una vez transcurridos sesenta días en dicha situación desde la baja médica, debe entenderse hecha al Instituto Social de la Marina.

4. La cotización en supuestos de pluriactividad, regulada en el artículo 313 del texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social, será también de aplicación a los trabajadores por cuenta propia incluidos en el grupo primero de cotización de este régimen especial, siempre que cumplan con los requisitos establecidos en dicho artículo.

Artículo 9. *Bases de cotización.*

1. La cotización para todas las contingencias y situaciones protegidas en este Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar se efectuará teniendo como base las remuneraciones efectivamente percibidas, computadas según las reglas establecidas para la cotización al Régimen General de la Seguridad Social y con sujeción a los límites absolutos, mínimo y máximo, y a los relativos de las bases mínimas y máximas aplicables a cada grupo de categorías profesionales, en los términos establecidos por la normativa reguladora, sin otras particularidades que las siguientes:

a) Para la determinación de las bases de cotización para todas las contingencias y situaciones protegidas por este Régimen Especial, respecto de las personas trabajadoras incluidas en los grupos segundo y tercero de los grupos de cotización a que se refiere el artículo 10 de esta ley, se considerarán retribuciones efectivamente percibidas las determinadas anualmente por Orden del Ministerio de Empleo y Seguridad Social, a propuesta del Instituto Social de la Marina, oídas las organizaciones sindicales y empresariales representativas, las Cofradías de pescadores y las organizaciones de productores pesqueros.

Esta determinación se efectuará por provincias, modalidades de pesca y categorías profesionales sobre la base de los valores medios de las remuneraciones percibidas en el año precedente y por el procedimiento que establezca el Ministerio de Empleo y Seguridad Social.

b) Las bases de cotización determinadas conforme a lo dispuesto en el apartado anterior respecto de las personas trabajadoras incluidas en los grupos segundo y tercero a que se refiere el artículo 10, serán únicas. No obstante, dichas bases no podrán ser inferiores a las bases mínimas establecidas en cada ejercicio para las distintas categorías profesionales en el Régimen General de la Seguridad Social.

c) En todo caso, para la determinación de las bases de cotización por contingencias comunes respecto de las empresas y personas trabajadoras incluidas en los grupos segundo y tercero de los grupos de cotización establecidos en el artículo 10, a las cantidades

resultantes conforme a las normas establecidas en los párrafos precedentes del presente artículo, se aplicarán los coeficientes correctores establecidos en el artículo 11.

2. Los empresarios del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar deberán comunicar a la Tesorería General de la Seguridad Social en cada periodo de liquidación, el importe de los conceptos retributivos abonados a sus personas trabajadoras, con independencia de su inclusión o no en la base de cotización a la Seguridad Social y aunque resulten de aplicación bases únicas.

Artículo 10. *Clasificación de personas trabajadoras.*

1. Las personas trabajadoras comprendidas en este Régimen Especial de la Seguridad Social se clasificarán, a efectos de cotización, en tres grupos:

a) En el primer grupo se incluirán:

1.º Las personas trabajadoras por cuenta ajena o asimiladas retribuidas a salario que realicen alguna de las actividades enumeradas en el artículo 3.
2.º Las personas trabajadoras por cuenta propia que realicen alguna de las actividades enumeradas en el artículo 4 salvo que proceda su inclusión en otro grupo.
3.º Las personas trabajadoras por cuenta ajena o asimiladas y las personas trabajadoras por cuenta propia o armadores, retribuidos a la parte, que ejerzan su actividad pesquera a bordo de embarcaciones de más de 150 toneladas de registro bruto (TRB).

b) En el segundo grupo, que se subdivide a su vez en dos, se incluirán:

1.º Grupo segundo A:

Las personas trabajadoras por cuenta ajena y por cuenta propia o armadores, retribuidos a la parte, que ejerzan su actividad pesquera a bordo de embarcaciones comprendidas entre 50,01 y 150 TRB, enrolados en las mismas como técnicos o tripulantes.
2.º Grupo segundo B:

Las personas trabajadoras por cuenta ajena y por cuenta propia o armadores, retribuidos a la parte, que ejerzan su actividad pesquera a bordo de embarcaciones comprendidas entre 10,01 y 50 TRB, enrolados en las mismas como técnicos o tripulantes.
c) En el grupo tercero se incluirán:

1.º Las personas trabajadoras por cuenta ajena retribuidas a la parte, que ejerzan su actividad pesquera a bordo de embarcaciones que no excedan de 10 TRB, enroladas en las mismas como técnicos o tripulantes.
2.º Las personas trabajadoras por cuenta propia como mariscadores, percebeiros, recogedores de algas y análogos, buceadores extractores de recursos marinos, rederos y rederas y armadores que ejerzan su actividad pesquera a bordo de embarcaciones de hasta 10 TRB, estando enrolados en las mismas como técnicos o tripulantes.

2. Para estar incluido en el grupo segundo o tercero como persona trabajadora por cuenta propia, los ingresos obtenidos de tales actividades deberán constituir su medio fundamental de vida, aun cuando con carácter ocasional o permanente realicen otros trabajos no específicamente marítimo-pesqueros determinantes o no de su inclusión en cualquier otro de los regímenes del sistema de la Seguridad Social.
3. El sistema de retribución adoptado, a salario o a la parte, vinculará por igual a todos los miembros de la tripulación, incluido el armador.

Artículo 11. *Coeficientes correctores.*

1. A las empresas y personas trabajadoras que resulten incluidas en los grupos segundo y tercero del apartado 1 del artículo anterior, se les podrán aplicar a efectos de cotización los coeficientes correctores siguientes:

a) Al grupo segundo de cotización, le serán de aplicación unos coeficientes correctores de dos tercios y de un medio, según se encuentren incluidos en el grupo segundo A o segundo B.

b) Al grupo tercero de cotización, le será de aplicación un coeficiente corrector de un tercio.

2. Los coeficientes correctores se aplicarán a la base de cotización por contingencias comunes, desempleo y cese de actividad.

3. Las bases reguladoras de las prestaciones económicas que se causen por personas trabajadoras incluidas en los grupos segundo y tercero se calcularán sobre la totalidad de la base de cotización, sin aplicación de los coeficientes correctores.

4. Al grupo primero de cotización no le serán de aplicación los coeficientes correctores de la cotización.

5. La aplicación de los coeficientes correctores será incompatible con cualquier otra reducción o bonificación en la cotización, salvo que expresamente se disponga lo contrario.

Artículo 12. *Recaudación.*

1. En el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar la gestión recaudatoria se regirá por lo dispuesto con carácter general en el texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social y en su normativa de desarrollo.

2. El Instituto Social de la Marina colaborará con la Tesorería General de la Seguridad Social en el desempeño de la función recaudatoria en el ámbito del referido Régimen Especial de la Seguridad Social.

CAPÍTULO IV

Acción protectora

Artículo 13. *Contingencias protegidas.*

1. El Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar cubre las contingencias y las prestaciones que se determinan en la presente ley.

2. Las contingencias protegidas en esta ley se definen según lo establecido en el Régimen General de la Seguridad Social en relación con las personas trabajadoras por cuenta ajena y según lo establecido en el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores por Cuenta Propia o Autónomos en relación con las personas trabajadoras por cuenta propia.

Artículo 14. *Prestaciones.*

1. A las personas trabajadoras comprendidas en el campo de aplicación de este Régimen Especial y, en su caso, a sus familiares o asimilados, se les concederá, en la extensión, términos y condiciones que se establecen en la presente ley y en las disposiciones reglamentarias que les sean de aplicación, las prestaciones siguientes:

a) Asistencia sanitaria en los casos de maternidad, enfermedad común o profesional y de accidentes, sean o no de trabajo, tanto en territorio nacional como a bordo y/o en el extranjero.

b) Recuperación profesional, cuya procedencia se aprecie en cualquiera de los casos que se mencionan en el apartado anterior.

c) Prestación económica por incapacidad temporal.

d) Prestación económica por nacimiento y cuidado de menor.

e) Prestación económica por ejercicio corresponsable del cuidado del lactante.

f) Prestación económica por riesgo durante el embarazo.

g) Prestación económica por riesgo durante la lactancia natural.

h) Prestación económica por cuidado de menores afectados por cáncer u otra enfermedad grave.

i) Prestación económica por incapacidad permanente.

j) Prestación económica por jubilación.

k) Prestaciones económicas por muerte y supervivencia.

l) Prestaciones familiares.

m) Prestaciones por desempleo en sus niveles contributivo y asistencial.

n) Prestaciones por cese de actividad.

ñ) Prestaciones asistenciales y servicios sociales en atención a contingencias y situaciones especiales derivadas del trabajo en la mar.

o) Las prestaciones por servicios sociales que puedan establecerse en materia de formación y rehabilitación de personas con discapacidad y de asistencia a las personas mayores, así como en aquellas otras materias en que se considere conveniente.

2. Igualmente, y como complemento de las prestaciones comprendidas en el apartado anterior, podrán otorgarse los beneficios de la asistencia social.

Artículo 15. *Mejora voluntaria de las prestaciones.*

La acción protectora de este Régimen Especial podrá ser mejorada voluntariamente en los términos previstos en el Régimen General de la Seguridad Social y demás regímenes especiales.

Artículo 16. *Revalorización de pensiones.*

Las pensiones reconocidas por el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, cualquiera que sea la contingencia que las haya determinado, serán incrementadas al comienzo de cada año, de acuerdo con lo dispuesto en esta materia en el texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social.

Artículo 17. *Caracteres de las prestaciones.*

1. Las prestaciones del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, así como los beneficios de sus servicios sociales y de la asistencia social, no podrán ser objeto de retención, sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 2 de este artículo, cesión total o parcial, compensación o descuento, salvo en los siguientes supuestos:

a) En orden al cumplimiento de obligaciones alimenticias a favor del cónyuge e hijos.

b) Cuando se trate de obligaciones contraídas por el beneficiario dentro del ámbito de la Seguridad Social.

En materia de embargo se estará a lo dispuesto en la Ley 1/2000, de 7 de enero, de Enjuiciamiento Civil.

2. Las percepciones derivadas de la acción protectora del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar estarán sujetas a tributación en los términos y condiciones establecidos en las normas reguladoras de cada impuesto.

3. No podrá ser exigida ninguna tasa fiscal ni derecho de ninguna clase en cuantas informaciones o certificaciones hayan de facilitar los correspondientes organismos de la Administración de la Seguridad Social y los órganos administrativos, judiciales o de cualquier otro orden, en relación con las prestaciones y beneficios a que se refiere el apartado 1 de este artículo.

Artículo 18. *Incompatibilidad de pensiones.*

1. Las pensiones de este Régimen Especial serán incompatibles entre sí cuando coincidan en un mismo beneficiario, a no ser que se disponga lo contrario legal o reglamentariamente. En caso de incompatibilidad, quien pudiera tener derecho a dos o más pensiones optará por una de ellas.

2. El régimen de incompatibilidades establecido en el apartado anterior será también aplicable a la indemnización a tanto alzado prevista en el apartado 2 del artículo 139 del texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social como prestación sustitutiva de la pensión de incapacidad permanente, en su grado de total.

Artículo 19. *Cómputo de periodos de cotización a distintos regímenes de Seguridad Social.*

1. Cuando una persona trabajadora tenga acreditados sucesiva o alternativamente períodos de cotización al Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar y a otro u otros regímenes de Seguridad Social, dichos periodos o los que sean asimilados a ellos, que se hubieran cumplido en virtud de las normas que los regulen, podrán

ser totalizados, siempre que no se superpongan, para la adquisición del derecho a las prestaciones.

2. En ningún caso se podrá aplicar el cómputo recíproco de cotizaciones por cese de actividad entre regímenes, así como el cómputo recíproco de cotizaciones por cese de actividad y por desempleo.

Artículo 20. *Condiciones del derecho a las prestaciones.*

1. Las personas incluidas en el campo de aplicación de este Régimen Especial causarán derecho a las prestaciones del mismo cuando, además de los particulares exigidos para la respectiva prestación, reúnan el requisito general de estar afiliadas y en alta en este Régimen o en situación asimilada al alta, al sobrevenir la contingencia o situación protegida, salvo disposición legal expresa en contrario.

2. En las prestaciones cuya concesión o cuantía esté subordinada, además, al cumplimiento de determinados períodos de cotización, solamente serán computables las cotizaciones efectivamente realizadas o las expresamente asimiladas a ellas en disposición legal o reglamentaria.

Artículo 21. *Asistencia sanitaria.*

1. Tendrán derecho a la asistencia sanitaria con igual extensión y condiciones a las que se establecen en el Régimen General:

a) Las personas trabajadoras o asimiladas comprendidas en este Régimen Especial, en las contingencias de enfermedad común o profesional, accidente, sea o no de trabajo, y maternidad.

b) Los pensionistas de este Régimen Especial, y los que sin tal carácter estén percibiendo prestaciones periódicas, en los términos que reglamentariamente se determinen.

c) Los familiares o asimilados que tuvieran a su cargo las personas mencionadas en los apartados anteriores, en la extensión y términos que reglamentariamente se establezcan.

2. Las personas trabajadoras o asimiladas comprendidas en este Régimen Especial, bien se encuentren embarcadas, en el extranjero o dentro del territorio nacional, tienen derecho, en todo caso, a la asistencia sanitaria, que será prestada por el Instituto Social de la Marina en los siguientes casos:

a) Cuando se encuentren a bordo y/o en el extranjero, utilizando sus propios medios tales como el centro radio médico, los buques sanitarios, los centros asistenciales en el extranjero y otros que puedan implantarse o acordando la evacuación y repatriación de personas trabajadoras enfermas o accidentadas, sin perjuicio de las obligaciones que competen a los empresarios de acuerdo con la legislación vigente.

Cuando el Instituto Social de la Marina no disponga de recursos sanitarios en el puerto extranjero en que sea atendido el enfermo o accidentado, dicha asistencia sanitaria será a cargo de la empresa por cuya cuenta trabaje y, posteriormente, la entidad gestora reintegrará a las empresas inscritas en el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar el importe de los gastos que les ocasione dicha asistencia, cualquiera que sea la contingencia determinante de la misma, siempre que dichas empresas tengan cubierta tal contingencia con la propia entidad, de acuerdo a las condiciones, conceptos y cantidades que se establezcan reglamentariamente.

b) Dentro del territorio nacional, en las ciudades de Ceuta y Melilla y en aquellos territorios en los que dichas funciones no se hayan traspasado a la comunidad autónoma correspondiente, incluyendo la asistencia hospitalaria, servicios de especialidades y urgencias.

3. Lo dispuesto en el apartado 2.b) de este artículo será también aplicable a los pensionistas y perceptores de prestaciones periódicas y familiares o asimilados de éstos y de las personas trabajadoras comprendidas en este Régimen Especial. En el resto del territorio nacional, la asistencia sanitaria será prestada por el servicio público de salud de la comunidad autónoma correspondiente.

4. La participación de los beneficiarios en el pago de los medicamentos se realizará en forma idéntica a la del Régimen General.

Artículo 22. *Recuperación profesional.*

A las personas trabajadoras incluidas en el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar se les podrá reconocer la prestación de recuperación profesional, cuya procedencia se aprecie en cualquiera de los casos que se mencionan en el artículo anterior, en los términos y condiciones en que se regule reglamentariamente.

Artículo 23. *Incapacidad temporal.*

1. La prestación económica por incapacidad temporal derivada de enfermedad común o accidente no laboral y de accidente de trabajo o enfermedad profesional se otorgará a las personas trabajadoras por cuenta ajena y por cuenta propia del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar en las mismas condiciones y con los mismos requisitos que los establecidos en la normativa vigente del Régimen General o, en su caso, del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores por Cuenta Propia o Autónomos.

2. Asimismo, se encontrarán en situación de incapacidad temporal las personas trabajadoras que se encuentren en las situaciones especiales de incapacidad temporal por contingencias comunes a que se refiere el artículo 169.1.a), párrafos segundo, tercero y cuarto, del texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social, aprobado por el Real Decreto Legislativo 8/2015, de 30 de octubre, en los términos de los artículos 144, 172 y 173 de la misma norma.

3. Para las personas trabajadoras por cuenta ajena incluidas en los grupos segundo y tercero a los que se refiere el artículo 10, el abono de la prestación se efectuará en la modalidad de pago directo por la Entidad Gestora o la mutua colaboradora con la Seguridad Social, manteniéndose la obligación de cotizar en tanto no se extinga la relación laboral.

Artículo 24. *Nacimiento y cuidado de menor.*

1. La prestación económica por nacimiento y cuidado de menor se otorgará a las personas trabajadoras por cuenta ajena y por cuenta propia del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar en las mismas condiciones y con los mismos requisitos que los establecidos en la normativa vigente del Régimen General o, en su caso, del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores por Cuenta Propia o Autónomos.

No obstante, la fórmula de determinación de la base reguladora de la prestación económica por nacimiento y cuidado de menor establecida en la letra a) del artículo 318 del texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social, será exclusivamente de aplicación a las personas trabajadoras por cuenta propia del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar que queden incluidas en el grupo primero de cotización, en tanto que respecto de las que queden incluidas en los grupos segundo y tercero la base reguladora de dicha prestación económica continuará siendo equivalente a la que esté establecida para la prestación de incapacidad temporal derivada de contingencias comunes.

2. A los efectos de la citada prestación se considerarán situaciones protegidas el nacimiento, la adopción, la guarda con fines de adopción y el acogimiento familiar, de conformidad con el Código Civil o las leyes civiles de las comunidades autónomas que lo regulen, de acuerdo con lo dispuesto en el texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social.

3. Asimismo podrán ser beneficiarias de un subsidio por nacimiento las trabajadoras por cuenta ajena que, en caso de parto, reúnan todos los requisitos establecidos para acceder a la prestación por nacimiento y cuidado de menor, salvo el periodo mínimo de cotización establecido en el artículo 178 del texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social.

Artículo 25. *Corresponsabilidad en el cuidado del lactante.*

La prestación económica por corresponsabilidad en el cuidado del lactante se otorgará a las personas trabajadoras por cuenta ajena y por cuenta propia del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar en las mismas condiciones y con los mismos requisitos que en la normativa vigente del Régimen General, o en su caso, del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores por Cuenta Propia o Autónomos.

Artículo 26. *Riesgo durante el embarazo.*

1. La prestación económica de riesgo durante el embarazo se otorgará a las trabajadoras por cuenta ajena y por cuenta propia del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar en las mismas condiciones y con los mismos requisitos que los establecidos en la normativa vigente del Régimen General o, en su caso, del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores por Cuenta Propia o Autónomos.

2. A los efectos de la citada prestación se considerará situación protegida, para las trabajadoras por cuenta ajena, el periodo de suspensión del contrato de trabajo en los supuestos en que, debiendo la mujer trabajadora cambiar de puesto de trabajo por otro compatible con su estado, en los términos previstos en el artículo 26, apartados 2 y 3, de la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales, dicho cambio de puesto no resulte técnica ni objetivamente posible, o no pueda razonablemente exigirse por motivos justificados.

3. Asimismo, en el supuesto de trabajadoras por cuenta propia, se considerará situación protegida aquella en que se encuentra la trabajadora embarazada durante el período de interrupción de la actividad profesional, en los supuestos en que el desempeño de la misma influya negativamente en su salud o en la del feto y así se certifique por los servicios médicos de la Entidad Gestora o de la mutua colaboradora con la Seguridad Social competente.

4. A los efectos de esta prestación no se considera situación protegida la derivada de riesgos o patologías que puedan influir negativamente en la salud de la trabajadora o en la del feto, cuando no esté relacionada con agentes, procedimientos o condiciones de trabajo de la actividad desempeñada, determinante de su inclusión en el campo de aplicación del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar.

Artículo 27. *Riesgo durante la lactancia natural.*

1. La prestación económica de riesgo durante la lactancia natural se otorgará a las trabajadoras por cuenta ajena y por cuenta propia del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar en las mismas condiciones y con los mismos requisitos que los establecidos en la normativa vigente del Régimen General o, en su caso, del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores por Cuenta Propia o Autónomos.

2. A los efectos de la citada prestación se considerará situación protegida, en el supuesto de trabajadoras por cuenta ajena, el periodo de suspensión del contrato de trabajo en los supuestos en que, debiendo la mujer trabajadora cambiar de puesto de trabajo por otro compatible con su situación, en los términos previstos en el artículo 26.4 de la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, dicho cambio de puesto no resulte técnica u objetivamente posible, o no pueda razonablemente exigirse por motivos justificados.

3. Asimismo, en el supuesto de trabajadoras por cuenta propia, se considerará situación protegida el período de interrupción de la actividad profesional durante el periodo de lactancia natural, cuando el desempeño de la misma pudiera influir negativamente en la salud de la mujer o en la del hijo y así se certifique por los servicios médicos de la Entidad Gestora o mutua colaboradora con la Seguridad Social competente.

4. A los efectos de esta prestación no se considerará situación protegida la derivada de riesgos o patologías que pueden influir negativamente en la salud de la trabajadora o en la del hijo, cuando no esté relacionada con agentes, procedimientos o condiciones de trabajo del puesto o actividad desempeñados.

Artículo 28. *Prestación económica por cuidado de menores afectados por cáncer u otra enfermedad grave.*

La prestación económica por cuidado de menores afectados por cáncer u otra enfermedad grave se otorgará a las personas trabajadoras por cuenta ajena y por cuenta propia del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar en las mismas condiciones y con los mismos requisitos que los establecidos en la normativa vigente del Régimen General o, en su caso, del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores por Cuenta Propia o Autónomos.

Artículo 29. *Incapacidad permanente.*

1. La prestación económica por incapacidad permanente otorgada por este Régimen Especial se regirá por las normas establecidas para el Régimen General o, en su caso, el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores por Cuenta Propia o Autónomos.

2. Serán beneficiarias de dicha prestación, en el grado correspondiente, las personas trabajadoras por cuenta ajena y por cuenta propia incluidas en este Régimen Especial que sean declaradas en tal situación y que, además de reunir la condición exigida en el artículo 20.1 de esta ley, hubieran cubierto el período mínimo de cotización exigido en el texto refundido la Ley General de la Seguridad Social, salvo que dicha situación derive de accidente, sea o no de trabajo, o enfermedad profesional, en cuyo caso no será exigido ningún periodo previo de cotización.

No obstante lo establecido en el párrafo anterior, las pensiones de incapacidad permanente en los grados de incapacidad permanente absoluta para todo trabajo o gran incapacidad, derivadas de contingencias comunes podrán causarse aunque los interesados no se encuentren en el momento del hecho causante en alta o situación asimilada a la de alta, en cuyo caso se aplicará lo establecido en el párrafo segundo del artículo 138.3 del texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social respecto al período de cotización.

3. No procederá el reconocimiento del derecho a la prestación de incapacidad permanente derivada de contingencias comunes cuando el beneficiario, en la fecha del hecho causante, alcance la edad para acceder a la jubilación ordinaria con o sin la aplicación de coeficientes reductores.

Artículo 30. *Jubilación.*

1. La prestación económica de jubilación en el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar será única para cada beneficiario y consistirá en una pensión que le será reconocida en las mismas condiciones, cuantía y forma que la establecida en la normativa vigente del Régimen General o, en su caso, del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores por Cuenta Propia o Autónomos.

2. La edad para acceder a esta prestación será la establecida en el Régimen General. Dicha edad podrá ser rebajada mediante la aplicación de coeficientes reductores en aquellas actividades profesionales de naturaleza excepcionalmente penosa, tóxica, peligrosa o insalubre en las que se acusen elevados índices de morbilidad o siniestralidad, así como en aquellas otras cuya realización implique una continua separación del hogar y alejamiento familiar. Los coeficientes reductores se aplicarán al tiempo efectivamente realizado en cada una de las actividades. Asimismo, se entenderán incluidos dentro del tiempo efectivamente realizado los períodos de desembarco debidos a enfermedad o accidente, así como vacaciones, permisos u otras licencias retribuidas que procedan de conformidad con lo establecido en la legislación laboral aplicable.

Los citados coeficientes reductores son los establecidos en el Real Decreto 1311/2007, de 5 de octubre, por el que se establecen nuevos criterios para determinar la pensión de jubilación del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar.

Cualquier modificación, supresión o aplicación de nuevos coeficientes reductores de la edad de jubilación deberá ajustarse al procedimiento establecido en el Real Decreto 1698/2011, de 18 de noviembre, por el que se regula el régimen jurídico y el procedimiento general para establecer coeficientes reductores y anticipar la edad de jubilación en el sistema de la Seguridad Social.

3. El periodo de tiempo en que resulte rebajada la edad de jubilación de la persona trabajadora por la aplicación de los coeficientes reductores a que se refiere el apartado anterior no podrá ser superior a diez años y se computará como cotizado al exclusivo efecto de determinar el porcentaje aplicable para calcular el importe de la pensión, sin que en ningún caso dicho porcentaje pueda ser superior al que se habría aplicado de haber continuado trabajando hasta la edad ordinaria de jubilación que en cada caso hubiera correspondido a la persona trabajadora.

4. No procederá la aplicación de los coeficientes reductores de edad, cuando se acceda a la pensión de jubilación desde la situación de no alta.

Artículo 31. *Muerte y supervivencia.*

1. En el caso de muerte, cualquiera que fuera su causa, se otorgarán, según los supuestos, alguna o algunas de las siguientes prestaciones:

a) Un auxilio por defunción.
b) Una pensión vitalicia de viudedad.
c) Una prestación temporal de viudedad.
d) Una pensión de orfandad.
e) Una pensión vitalicia en favor de familiares o, en su caso, un subsidio temporal.
f) Una indemnización especial a tanto alzado en caso de accidente de trabajo o enfermedad profesional.

2. Respecto a las prestaciones contenidas en el apartado anterior se aplicarán las normas previstas en el Régimen General o, en su caso, el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores por Cuenta Propia o Autónomos para cada una de ellas.

Artículo 32. *Prestaciones familiares.*

1. Las personas trabajadoras y pensionistas incluidas en este Régimen Especial tendrán derecho a prestaciones familiares en las mismas cuantías, supuestos y condiciones que las establecidas en la normativa vigente.
2. La gestión, reconocimiento y pago de las prestaciones familiares corresponderá a la Entidad Gestora que reglamentariamente se determine.

Artículo 33. *Prestaciones por desempleo.*

Las prestaciones por desempleo se concederán a las personas trabajadoras por cuenta ajena de este Régimen Especial en los mismos términos y condiciones y con los mismos requisitos que en el Régimen General, sin perjuicio de las disposiciones específicas que puedan aprobarse con motivo de las peculiaridades del trabajo en el mar.

Artículo 34. *Prestaciones por cese de actividad.*

1. Las personas trabajadoras por cuenta propia encuadradas en este Régimen Especial podrán beneficiarse de las prestaciones por cese de actividad en los mismos términos y condiciones y con los mismos requisitos que los previstos para las personas trabajadoras autónomas en el texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social, aprobado por el Real Decreto Legislativo 8/2015, de 30 de octubre, salvo que por las especialidades propias del trabajo marítimo-pesquero sea necesaria la aplicación de criterios específicos.
2. La solicitud y la gestión de la prestación por cese de actividad corresponderá a la mutua colaboradora con la Seguridad Social o al Instituto Social de la Marina, en función de con quien se tenga concertada la cobertura de las contingencias profesionales.
3. En el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, la base reguladora se calculará sobre la totalidad de la base de cotización por esta contingencia, sin aplicación de los coeficientes correctores de cotización.
4. Los periodos de veda obligatoria aprobados por la autoridad competente no se tendrán en cuenta para el cómputo de los 12 meses continuados e inmediatamente anteriores a la situación legal de cese de actividad, siempre y cuando en esos periodos de veda no se hubiera percibido la prestación por cese de actividad.
5. En el supuesto de situación legal de cese de actividad por causa de fuerza mayor motivada por una veda extraordinaria, que afecte a trabajadores autónomos incluidos en el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, si el hecho causante de la misma se produce encontrándose el trabajador por cuenta propia en situación de incapacidad temporal, seguirá percibiendo dicha prestación y en la misma cuantía. Si una vez finalizada la prestación por incapacidad temporal, persiste la situación legal de cese de actividad, el trabajador autónomo pasará a percibir la prestación por cese de actividad que le corresponda desde el día siguiente a la finalización de la prestación por incapacidad temporal, siempre que se solicite en el plazo de 15 días hábiles, y reúna el resto de requisitos legalmente establecidos.

Artículo 35. *Servicios sociales y asistencia social.*

1. Con independencia de las prestaciones a que se refieren los artículos anteriores, se establecerán a favor de las personas trabajadoras y, en su caso, de sus beneficiarios los servicios sociales que reglamentariamente se determinen.

Se considerarán incluidos en el párrafo anterior los servicios prestados en las instalaciones de bienestar social en puerto, es decir, los servicios de hospedería, así como las siguientes prestaciones asistenciales en atención a contingencias y situaciones especiales del trabajo del mar como consecuencia de naufragio o accidente de mar:

a) Por pérdida de equipaje individual.
b) Por fallecimiento a bordo o desaparición.
c) Por traslado de cadáver.

Los beneficios de las hospederías se prestarán por el Instituto Social de la Marina en las ciudades de Ceuta y Melilla y en aquellos territorios en los que las funciones en materia de servicios sociales no se hayan traspasado a la comunidad autónoma correspondiente.

2. La asistencia social se podrá conceder en los mismos supuestos y condiciones que en el Régimen General.

CAPÍTULO V

Infracciones y sanciones en materia de Seguridad Social

Artículo 36. *Infracciones y sanciones.*

En materia de infracciones y sanciones se estará a lo dispuesto en el texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social y en el texto refundido de la Ley sobre Infracciones y Sanciones en el Orden Social, aprobado por el Real Decreto Legislativo 5/2000, de 4 de agosto.

CAPÍTULO VI

Aplicación de las normas generales del Sistema

Artículo 37. *Derecho supletorio.*

En lo no previsto expresamente en esta ley se estará a lo dispuesto en el texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social, así como en las disposiciones que se dicten para su aplicación y desarrollo.

TÍTULO II

Protección social específica de las personas trabajadoras del sector marítimo-pesquero

CAPÍTULO I

Ámbito subjetivo de aplicación

Artículo 38. *Beneficiarios.*

Serán beneficiarias de las prestaciones y servicios específicos que se regulan en el presente título, en el ámbito del Instituto Social de la Marina, las personas que desarrollen su actividad en el sector marítimo-pesquero, estando encuadradas en el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, así como aquellas que no estando encuadradas en dicho Régimen Especial pretendan desarrollar una actividad laboral en el sector marítimo-pesquero.

CAPÍTULO II

Prestaciones y servicios específicos para el sector marítimo-pesquero

Artículo 39. *Sanidad marítima.*

Los servicios de sanidad marítima comprenderán al menos los siguientes aspectos:

a) La realización de 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, que tienen como objetivo garantizar que las condiciones psicofísicas del solicitante sean compatibles con las características del puesto de trabajo y no supongan peligro para la salud y seguridad del individuo ni del resto de la tripulación, así como la realización de aquellos otros reconocimientos médicos que se determinen en base a normativa española propia o derivada de convenios internacionales ratificados por España y que sean precisos para actividades relacionadas con el sector marítimo-pesquero.

Estos reconocimientos médicos se practicarán en los centros de sanidad marítima de las direcciones provinciales y locales del Instituto Social de la Marina.

b) La inspección de las condiciones sanitarias de las embarcaciones, incluyendo el control de los botiquines a bordo, que se realizará por el personal sanitario del Instituto Social de la Marina en el marco de la normativa española específica y de la derivada de convenios internacionales ratificados por España.

Igualmente se realizará el control de los botiquines de que han de ir dotados los buques como instrumento de apoyo a la prescripción realizada por el facultativo a través de la consulta radio médica, teniendo en cuenta factores tales como el tipo de buque, el número de personas a bordo, la índole, destino y duración de los viajes, las clases de actividades que se vayan a efectuar durante el viaje, las características del cargamento y el número de personas trabajadoras a bordo. Se podrán articular procedimientos de concesión de subvenciones para financiar en parte la dotación obligatoria de dichos botiquines a bordo.

c) El desarrollo de actuaciones en materia de protección, promoción y mejora de la salud laboral, incluyendo la vigilancia de la salud de las personas trabajadoras del sector marítimo-pesquero, de acuerdo con lo establecido en la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad, y en la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de prevención de riesgos laborales, y su normativa de desarrollo, y cualesquiera otras actuaciones de medicina preventiva en el ámbito laboral, dirigidas al sector, que se le pudiera encomendar en el futuro al Instituto Social de la Marina.

Artículo 40. *Servicios asistenciales.*

1. Se establecerán a favor de los beneficiarios establecidos en el artículo 38 los servicios asistenciales siguientes:

a) Asistencia en el extranjero para el sostenimiento y la repatriación de personas trabajadoras del mar en caso de abandono, apresamiento, naufragio o hecho análogo.

b) Asistencia a las personas trabajadoras del mar transeúntes, nacionales o extranjeras, en territorio nacional, que lo necesiten a consecuencia de naufragio, accidente o cualquier otra causa justificada.

Estos servicios se prestarán por el Instituto Social de la Marina en las ciudades de Ceuta y Melilla y en aquellos territorios en los que las funciones en materia de servicios sociales no se hayan traspasado a la comunidad autónoma correspondiente.

2. Los beneficiarios establecidos en el artículo 38, que no se encuentren encuadrados en el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, podrán beneficiarse asimismo de los servicios regulados en el artículo 35 si cumplen los requisitos establecidos para el acceso a los mismos, si bien en estos casos dichos servicios serán financiados con arreglo a lo previsto en el artículo 48.3.

Artículo 41. *Formación Profesional Marítima y Sanitaria.*

1. El Instituto Social de la Marina, de acuerdo con lo previsto en las distintas recomendaciones, convenios y directivas tanto de la Organización Internacional del Trabajo

(OIT) como de la Unión Europea, en particular de la recomendación número 137 de la OIT, y en virtud de las competencias que tiene atribuidas en materia de formación profesional marítima y sanitaria, a fin de atender las demandas y necesidades formativas de los beneficiarios del sector marítimo-pesquero, aprobará planes anuales de formación, que podrán ampliarse o modificarse en cada ejercicio.

2. Podrán ser beneficiarias de la formación profesional marítima y sanitaria del Instituto Social de la Marina todas aquellas personas que puedan estar interesadas en dicha formación para permanecer o acceder a ocupaciones del sector marítimo-pesquero, debiendo acreditar, en el momento de presentación de su solicitud, los requisitos que se establezcan en la normativa vigente en cada momento.

3. La formación se impartirá en los Centros Nacionales de Formación Marítima y en las Direcciones Provinciales o Locales del Instituto Social de la Marina, con medios propios o contratados cuando sea necesario para llevar a cabo la formación.

TÍTULO III

Gestión y régimen económico financiero

CAPÍTULO I

Gestión

Artículo 42. *Entidad competente.*

1. El Instituto Social de la Marina, como entidad de derecho público con personalidad jurídica propia de ámbito nacional, que actúa bajo la dirección y tutela del Ministerio de Empleo y Seguridad Social, está adscrito a la Secretaría de Estado de la Seguridad Social y tiene una doble dimensión de competencias: como organismo encargado de la atención social del sector marítimo-pesquero y como entidad gestora del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar.

2. El Instituto Social de la Marina desarrollará su actividad en régimen descentralizado, en los diferentes ámbitos territoriales. Disfrutará, en la misma medida que el Estado, con las limitaciones y excepciones que, en cada caso, establezca la legislación fiscal vigente, de exención tributaria absoluta, incluidos los derechos y honorarios notariales y registrales, por los actos que realice o los bienes que adquiera o posea afectados a sus fines, siempre que los tributos o exacciones de que se trate recaigan directamente sobre el organismo de referencia en concepto legal de contribuyente y sin que sea posible legalmente la traslación de la carga tributaria a otras personas.

También gozará, en la misma medida que el Estado, de franquicia postal y telegráfica.

3. En materia de datos, informes o antecedentes obtenidos por el Instituto Social de la Marina o suministrados al mismo en el ejercicio de sus funciones será de aplicación lo previsto en los artículos 66 y 66 bis del texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social.

Artículo 43. *Gestión del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar.*

1. Como entidad gestora del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, corresponde al Instituto Social de la Marina la gestión, administración y reconocimiento del derecho a las prestaciones de dicho Régimen Especial, comprendidas en la acción protectora del mismo regulada en el capítulo IV del título I de esta ley.

Asimismo, actuará como entidad colaboradora de la Tesorería General de la Seguridad Social en materia de inscripción de empresas, afiliación, altas, bajas y variación de datos de las personas trabajadoras adscritas al citado Régimen Especial, así como en la gestión de la cotización y recaudación en período voluntario.

2. La colaboración en la gestión del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar se llevará a cabo por las mutuas colaboradoras con la Seguridad Social, empresas y asociaciones, fundaciones y entidades públicas y privadas, de acuerdo

con lo establecido en la sección cuarta, del capítulo VII del título I del texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social.

Artículo 44. *Gestión de la protección social específica de las personas trabajadoras del sector marítimo-pesquero.*

Como organismo encargado de la protección social específica de las personas trabajadoras del sector marítimo-pesquero, corresponde al Instituto Social de la Marina la gestión, administración y reconocimiento del derecho a las prestaciones y servicios regulados en el título II de esta ley.

Para el desarrollo de dicha gestión colaborará con la Dirección General de la Marina Mercante, la Secretaría General de Pesca y demás organismos relacionados con el sector marítimo-pesquero.

Artículo 45. *Estructura organizativa del Instituto Social de la Marina.*

1. El Gobierno, a propuesta del Ministerio de Empleo y Seguridad Social, regulará la estructura y competencias del Instituto Social de la Marina.

2. El Instituto Social de la Marina desarrollará su actividad en régimen descentralizado, en los diferentes ámbitos territoriales.

3. El Instituto Social de la Marina contará como órganos de participación en el control y vigilancia de la gestión con los siguientes:

a) En el ámbito nacional:

1.º Consejo General.
2.º Comisión ejecutiva del Consejo General.

b) En el ámbito provincial:

Comisiones ejecutivas provinciales.

Artículo 46. *Composición y funcionamiento de los órganos de participación en la gestión.*

1. La composición y el funcionamiento de los órganos de participación en el control y vigilancia de la gestión, a los que se refiere el artículo anterior, se regulará reglamentariamente, teniendo en cuenta que entre sus miembros deberán figurar, fundamentalmente por partes iguales, representantes de las organizaciones sindicales y empresariales más representativas y de la Administración Pública, además de representantes de las corporaciones de derecho público del sector marítimo-pesquero. La designación de representantes de la Administración General del Estado se realizará de acuerdo con el principio de presencia equilibrada de mujeres y hombres, salvo por razones fundadas y objetivas, debidamente motivadas.

2. El Consejo General estará presidido por la persona titular de la Secretaría de Estado de la Seguridad Social y su Comisión Ejecutiva por la persona titular de la Dirección del Instituto Social de la Marina.

CAPÍTULO II

Régimen económico financiero

Artículo 47. *Sistema financiero.*

El sistema financiero del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar será el previsto en la sección segunda del capítulo VIII del título I del texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social.

Artículo 48. *Recursos generales.*

1. Los recursos del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar serán los previstos en la financiación del sistema de Seguridad Social recogidos en la sección segunda del capítulo VIII del título I del texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social, incluyendo las tasas y precios públicos y aquellos ingresos recibidos de

personas físicas o jurídicas, públicas o privadas y las aportaciones a título gratuito, que se esté autorizado a percibir.

2. La financiación de la acción protectora del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, en su modalidad no contributiva y universal, así como la determinación de la naturaleza de las prestaciones, se regirá por lo dispuesto en la sección segunda del capítulo VIII del título I del texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social.

3. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 86.2.b) del texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social, las prestaciones y servicios de asistencia sanitaria incluidas en la acción protectora de la Seguridad Social y los correspondientes a los servicios sociales, gestionados por el Instituto Social de la Marina, salvo que se deriven de accidente de trabajo y enfermedad profesional, requerirán de una financiación del Estado a contemplar en los presupuestos de cada ejercicio económico.

Disposición adicional primera. *Excepción a la incompatibilidad de la aplicación de coeficientes correctores de la cotización con cualquier otra bonificación o reducción.*

No será de aplicación lo dispuesto en el artículo 11.5 a las bonificaciones que se vinieran disfrutando con anterioridad a la entrada en vigor de la presente ley.

Disposición adicional segunda. *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 adicional tercera. *Estudio sobre las condiciones del trabajo de los buceadores deportivos y recreativos.*

El Gobierno, en el plazo de un año, realizará los estudios pertinentes que permitan esclarecer si el trabajo desarrollado por los buceadores deportivos y recreativos reúne los requisitos necesarios para proceder a la inclusión de este colectivo en el campo de aplicación del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar.

Disposición adicional cuarta. *Colectivo de neskatillas y empacadoras.*

A efectos de su encuadramiento en el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar se reconoce, como una especialidad de la provincia de Bizkaia, la existencia del colectivo de neskatillas y empacadoras incorporado como personas trabajadoras por cuenta propia dentro del grupo tercero de cotización a que se refiere el artículo 10.

Disposición adicional quinta. *Aplicación del Mecanismo de Equidad Intergeneracional y de la cotización adicional de solidaridad a los trabajadores del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar.*

1. La aplicación del Mecanismo de Equidad Intergeneracional establecido en el artículo 127 bis del texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social, aprobado por el Real Decreto Legislativo 8/2015, de 30 de octubre, deberá tener en cuenta lo previsto para los trabajadores de los grupos segundo y tercero del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar a los que se refiere el artículo 10.

Sin perjuicio de lo establecido en el apartado 2 del artículo 127 bis del texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social, aprobado por el Real Decreto Legislativo 8/2015, de 30 de octubre, en el caso de los trabajadores incluidos en los grupos segundo y tercero del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar a los que se refiere el artículo 10, la cotización adicional finalista que nutrirá el Fondo de Reserva de la Seguridad Social se calculará sobre el importe resultante de aplicar a las bases de cotización por contingencias comunes los coeficientes correctores a los que se refiere el artículo 11.

2. La cotización adicional de solidaridad, según lo establecido en el apartado 1 del artículo 19 bis del texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social, resultará de aplicación a la entrada en vigor de dicho artículo a los trabajadores por cuenta ajena

incluidos en el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar. En el caso de los trabajadores incluidos en los grupos segundo y tercero, a los que se refiere el artículo 10 de esta ley, la cotización adicional de solidaridad se liquidará respecto de las retribuciones que superen el importe del tope máximo de cotización.

Disposición adicional quinta [sic]. *Modificación de coeficientes reductores a aplicar a las actividades de marisqueo, recogida de percebes y recogida de algas.*

La edad mínima establecida para la percepción de la pensión de jubilación en el artículo 30 será reducida para las actividades de marisqueo, recogida de percebes y recogida de algas mediante la aplicación del siguiente coeficiente reductor: 0,15.

La cotización por contingencias profesionales se determinará de conformidad con el tipo más alto de los fijados en la tarifa de primas establecida en la disposición adicional cuarta de la Ley 42/2006, de 28 de diciembre, en aplicación de lo dispuesto en el artículo 8 del Real Decreto-ley 28/2018, de 28 de diciembre, para la revalorización de las pensiones públicas y otras medidas urgentes en materia social, laboral y de empleo.

Disposición adicional sexta. *Reconocimiento de coeficientes reductores para las actividades de rederas, neskatillas, empacadoras y buceadores profesionales.*

1. La edad mínima establecida para la percepción de la pensión de jubilación en el artículo 30 será reducida para las siguientes actividades:

a) Rederas.

b) Neskatillas y empacadoras a las que se refiere a la disposición adicional cuarta de esta ley.

A dichas actividades les será de aplicación el siguiente coeficiente reductor: 0,15.

2. La edad mínima establecida para la percepción de la pensión de jubilación en el artículo 30 será reducida para las actividades de buceadores extractores de recursos marinos y buceadores con titulación profesional en actividades industriales, incluyendo la actividad docente para la obtención de dicha titulación.

A dichas actividades les será de aplicación el siguiente coeficiente reductor: 0,15.

3. En los supuestos contemplados en los apartados anteriores la cotización por contingencias profesionales se determinará de conformidad con el tipo más alto de los fijados en la tarifa de primas establecida en la disposición adicional cuarta de la Ley 42/2006, de 28 de diciembre.

Disposición adicional séptima. *Elaboración de un catálogo de enfermedades profesionales.*

El Ministerio competente elaborará un Catálogo de Enfermedades Profesionales propias de los y las trabajadoras del mar, atendiendo de forma específica a las condiciones de penosidad y exposiciones a agentes físicos que sufren las personas que se dedican a la recogida de marisco, tanto a pie como a flote, al cultivo del mejillón en batea, a la recogida de percebes en la roca, así como los buceadores en apnea para la recolección de recursos específicos.

Disposición transitoria primera. *Aplicación de legislaciones anteriores para causar derecho a pensión de jubilación.*

1. Los afiliados en alta en el Montepío Marítimo Nacional y Cajas de Previsión de los Trabajadores Portuarios el 1 de agosto de 1970, fecha de entrada en vigor del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, o en cualquier otra fecha con anterioridad y que, de acuerdo con las normas del régimen derogado, tuviesen derecho a obtener la pensión de jubilación a partir de los cincuenta y cinco años o sesenta en el caso de estibadores portuarios, podrán también causar pensión a partir de dichas edades. En tal caso el porcentaje de pensión que en el nuevo régimen les correspondiera, de acuerdo a sus períodos de cotización, experimentará una disminución de siete centésimas por cada año que falte para alcanzar la edad de jubilación. Las fracciones de tiempo inferiores al año serán prorrateadas por doceavas partes.

A efectos del cálculo del porcentaje de pensión a que se hace referencia en el párrafo anterior, se ponderarán, en su caso, los coeficientes reductores de la edad para causar pensión de jubilación, a los que se refiere el artículo 30 de la presente ley.

2. Si por aplicación de lo dispuesto en el apartado 1 de la presente disposición transitoria resultase, en algún caso, un porcentaje inferior al que hubiera correspondido conforme a los Estatutos y demás normas vigentes antes de la entrada en vigor de este Régimen Especial, se aplicará este último porcentaje.

Disposición transitoria segunda. *Cotizaciones efectuadas en anteriores regímenes.*

Serán de aplicación a este Régimen Especial las normas contenidas en la disposición transitoria segunda del texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social y las dictadas para su aplicación y desarrollo con las salvedades siguientes:

a) Las referencias hechas a la fecha de efectos del Régimen General o al 1 de enero de 1967, se entenderán hechas a la de entrada en vigor de este Régimen Especial, el 1 de agosto de 1970.

b) Las referencias hechas al Mutualismo Laboral se entenderán efectuadas al Montepío Marítimo Nacional y a las Cajas de Previsión de los estibadores portuarios y, correlativamente, las referentes al Reglamento General del Mutualismo Laboral a las normas reguladoras de las citadas Cajas y Montepíos.

Disposición transitoria tercera. *Cotización por contingencias profesionales de determinados colectivos de trabajadores.*

No obstante lo previsto en el apartado 3 de la disposición adicional sexta, para los colectivos de rederas, neskatillas y empacadoras se establece un periodo transitorio, hasta el año 2025, para la cotización por contingencias profesionales de conformidad con la tarifa de primas establecida en la disposición adicional cuarta de la Ley 42/2006, de 28 de diciembre, en los siguientes términos:

a) Desde la entrada en vigor de dicha disposición adicional y durante el año 2023, se aplicará la tarifa correspondiente al código nacional de la actividad económica W.

b) Para el año 2024, se aplicará la tarifa correspondiente al código nacional de la actividad económica V.

c) A partir del año 2025, se aplicará lo previsto en el apartado 3 de la disposición adicional sexta.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

Quedan derogadas cuantas disposiciones se opongan a lo establecido en la presente ley y de modo expreso, el texto refundido de las Leyes 116/1969, de 30 de diciembre, y 24/1972, de 21 de junio, por el que se regula el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, aprobado por el Decreto 2864/1974, de 30 de agosto, y el Reglamento General de la Ley 116/1969, de 30 de diciembre, por la que se regula el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, aprobado por el Decreto 1867/1970, de 9 de julio.

Disposición final primera. *Título competencial.*

La presente ley se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.17.ª de la Constitución, que establece como competencia exclusiva del Estado la legislación básica y régimen económico de la Seguridad Social.

Se exceptúan de lo anterior el título III, que resulta sólo de aplicación directa en el ámbito de la Administración General del Estado, el artículo 39, que se dicta al amparo de la competencia que el artículo 149.1.16.ª de la Constitución atribuye al Estado en materia de bases y la coordinación general de la sanidad, y el artículo 41, dictado al amparo de la competencia que el artículo 149.1.7.ª de la Constitución atribuye al Estado para dictar la legislación laboral.

Disposición final segunda. *Desarrollo reglamentario.*

Se habilita al Gobierno para dictar las disposiciones generales necesarias para el desarrollo de lo previsto en la presente ley.

Disposición final tercera. *Cambio de medición del arqueo de las embarcaciones.*

En cumplimiento de la normativa vigente en materia de medición del arqueo de las embarcaciones, se procederá a modificar reglamentariamente la clasificación de las personas trabajadoras a todos los efectos.

Disposición final cuarta. *Entrada en vigor.*

1. La presente ley entrará en vigor el día primero del mes siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado», a excepción de lo dispuesto en el artículo 3, letras b), e), f), i) y j), en el artículo 4.1, letras a), 1.º, 3.º y 4.º, d), e) y g), en el artículo 10 y en el artículo 11.5, que entrará en vigor el 1 de enero de 2016.

2. La atribución de derechos, deberes y obligaciones inherentes al encuadramiento en el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, para aquellos colectivos de personas trabajadoras relacionados en el capítulo I del título I de esta ley que no figurasen incluidos con anterioridad en el campo de aplicación del referido régimen, vendrá determinada por la fecha de entrada en vigor de la presente ley.

§ 37

Real Decreto 2064/1995, de 22 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General sobre Cotización y Liquidación de otros Derechos de la Seguridad Social. [Inclusión parcial]

Ministerio de Trabajo y Seguridad Social
«BOE» núm. 22, de 25 de enero de 1996
Última modificación: 10 de julio de 2024
Referencia: BOE-A-1996-1579

La reforma institucional de la Seguridad Social llevada a cabo por el Real Decreto-ley 36/1978, de 16 de noviembre, sobre gestión institucional de la Seguridad Social, la salud y el empleo, supuso la desaparición de determinadas entidades gestoras y servicios comunes de la Seguridad Social y la creación de otros nuevos que asumieron las funciones que desempeñaban los extinguidos, a la par que confirmó la configuración de otros preexistentes, de acuerdo con la nueva organización institucional de la Seguridad Social presidida por criterios de racionalización y eficacia.

La asunción y correspondencia de funciones entre los extinguidos Organismos y los nuevos no fue, sin embargo, de total equivalencia sino que, en unos casos, funciones de una misma entidad extinguida fueron asumidas por diversas entidades de nueva creación y, en otros, funciones que correspondían a varias entidades extinguidas se han atribuido a una sola como en el supuesto de la Tesorería General de la Seguridad Social creada por el Real Decreto 2318/1978, de 15 de septiembre, y confirmada como servicio común dotado de personalidad jurídica por el citado Real Decreto-ley 36/1978 en cuanto Organismo que habría de imprimir una mayor coordinación y eficacia a la recaudación de los recursos del sistema de la Seguridad Social y a la administración financiera de la misma.

Para regular la actuación recaudatoria de la Tesorería General de la Seguridad Social, desarrollando los criterios establecidos en la Ley 40/1980, de 5 de julio, y en el Real Decreto-ley 10/1981, de 19 de junio, ambos sobre Inspección y Recaudación de la Seguridad Social, y en la disposición adicional décima de la Ley 31/1990, de 27 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para 1991, se promulgaron los Reales Decretos 716/1986, de 7 de marzo; 1517/1991, de 11 de octubre, y 1637/1995, de 6 de octubre, que aprueban el Reglamento General de Recaudación de los Recursos del sistema de la Seguridad Social en el que, entre otros, se plasma el principio de máxima homologación con el procedimiento recaudatorio del Estado, en tanto se organice un sistema de recaudación unificado por el Estado y la Seguridad Social, como indica la disposición transitoria decimotercera del texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social, aprobado por Real Decreto legislativo 1/1994, de 20 de junio.

El mencionado Reglamento General y sus normas complementarias, que regulan de forma completa el ejercicio de la función recaudadora de la Tesorería General de la Seguridad Social, incluso en vía ejecutiva, requieren de un texto normativo en el que se halle contenida la regulación, también de forma unitaria y completa, de los actos de liquidación

tanto de las cuotas como de los demás recursos del sistema de la Seguridad Social, siguiendo los mismos principios de aquel Reglamento General, ya que tanto los actos recaudatorios como los actos liquidatorios se presentan como actos derivados o producidos por una Administración pública, que actúa en uso de potestades directamente derivadas de la soberanía estatal y aplicando normas pertenecientes al llamado Derecho Público Laboral y Social, puesto que de dichas potestades deriva lo mismo la facultad de liquidar las deudas públicas como la de llevar a efecto su recaudación. Esa identidad esencial de la naturaleza administrativa de unos y otros actos conlleva lógicamente una regulación sustancialmente idéntica y que ambos se revisen, en su caso y en último término, ante un mismo orden jurisdiccional, el contencioso-administrativo.

Ahora bien, los actos que integran el procedimiento liquidatorio no sólo afectan a las deudas cuyo objeto es el recurso cuantitativamente más importante de la Seguridad Social, las cuotas, sino también a las deudas cuyo objeto sean otros recursos del sistema, se aplique o no a los mismos el procedimiento recaudatorio previsto en el Reglamento General de Recaudación de los Recursos del sistema de la Seguridad Social, y ya sean realizados por la Tesorería General de la Seguridad Social o por otros Órganos u Organismos de la propia Administración de la Seguridad Social o de otras Administraciones o, incluso, por los propios sujetos pasivos de la obligación mediante autoliquidación. De ahí que, frente al procedimiento estrictamente recaudatorio en el que la casi totalidad de los trámites y actos se producen prácticamente ante un mismo Organismo, la Tesorería General de la Seguridad Social, el procedimiento puramente liquidatorio en el ámbito de la misma se presenta como una secuencia de actos y trámites en los que, en cambio, intervienen diversas personas físicas o jurídicas, públicas o privadas, con la misma finalidad de determinar la cuantía y demás elementos esenciales de las deudas con la Seguridad Social, a efectos de su recaudación o, en su caso, a efectos de su cobro. Actos de uno y otro orden que, en definitiva, integran la llamada «gestión recaudatoria de la Seguridad Social», la cual se rige por su normativa específica, según sanciona expresamente la disposición adicional sexta de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

La normativa específica a nivel de Ley está contenida en la actualidad en el texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social, aprobado por Real Decreto legislativo 1/1994, de 20 de junio; en el Decreto 2123/1971, de 23 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de las Leyes 38/1966, de 31 de mayo, y 41/1970, de 22 de diciembre, por las que se establece y regula el Régimen Especial Agrario de la Seguridad Social; en el Decreto 2864/1974, de 30 de agosto, por el que se aprueba el texto refundido de las Leyes 116/1969, de 30 de diciembre, y 24/1972, de 21 de junio, por el que se regula el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, así como en los artículos relativos a cotizaciones sociales contenidas en las últimas Leyes de Presupuestos Generales del Estado y concretamente, para el presente ejercicio, en el artículo 105 de la Ley 41/1994, de 30 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para 1995.

Por todo ello, el presente Reglamento pretende incorporar a un texto reglamentario único las normas preexistentes sobre cotización en los diversos Regímenes del sistema de la Seguridad Social y sobre determinación de las deudas cuyo objeto sean los restantes recursos de la misma, y, regular a nivel reglamentario determinadas actuaciones para integrar los trámites y actos liquidatorios de cada recurso del sistema de la Seguridad Social, sin perjuicio de que respecto de las actas de liquidación se mantenga separada su regulación específica por su conexión con las actas de infracción.

Por último, el presente Reglamento ha de insertarse en el marco del cumplimiento del «Plan de Acción de Modernización de la Gestión de la Seguridad Social» del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, en el cual, y dentro del programa de ordenación y sistematización normativas, plantea la elaboración de Reglamentos Generales y, entre ellos, el referente a la cotización y liquidación de otras deudas de la Seguridad Social.

En consecuencia, y al amparo de lo dispuesto en el artículo 5 y en la disposición final séptima de la Ley General de la Seguridad Social, a propuesta del Ministro de Trabajo y Seguridad Social, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión de 22 de diciembre de 1995,

D I S P O N G O :

Artículo único.

Se aprueba el Reglamento General sobre Cotización y Liquidación de otros Derechos de la Seguridad Social, cuyo texto se inserta a continuación.

Disposición final única.

Lo dispuesto en el Reglamento que se aprueba por el presente Real Decreto entrará en vigor el día siguiente de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

[. . .]

REGLAMENTO GENERAL SOBRE COTIZACION Y LIQUIDACION DE OTROS DERECHOS DE LA SEGURIDAD SOCIAL

[. . .]

CAPITULO II

De la cotización a la Seguridad Social

Sección 1.ª Normas comunes del sistema

Subsección 1.ª Elementos de la obligación de cotizar

Artículo 6. *La obligación de cotizar. Objeto.*

1. La cotización a la Seguridad Social es obligatoria.

2. La cuota de la Seguridad Social expresa el importe de la obligación de cotizar a la Seguridad Social durante un tiempo reglamentariamente delimitado, designado período de liquidación, respecto de los sujetos obligados a cotizar. Dicha cantidad resulta de la operación liquidatoria de aplicar un porcentaje, llamado tipo de cotización, a una cantidad fijada en las normas aplicables a la cotización en los diferentes Regímenes que integran el sistema de la Seguridad Social, denominada base de cotización, y de deducir, en su caso, el importe de las bonificaciones y/o reducciones que resulten aplicables, sin perjuicio de que su cuantía pueda ser fijada directamente por las normas reguladoras de la cotización en los distintos Regímenes del Sistema.

Artículo 7. *Sujetos de la cotización.*

1. El sujeto activo de la obligación de cotizar a la Seguridad Social es la Tesorería General de la misma. Esta, en su caso, transferirá a las entidades, organismos o Administraciones correspondientes el importe de las cuotas y conceptos objeto de liquidación y de recaudación conjunta con las cuotas de la Seguridad Social y de los que los mismos sean titulares, en la medida en que no se apliquen al Presupuesto de la Seguridad Social.

2. Están sujetas a la obligación de cotizar a la Seguridad Social las personas físicas o jurídicas, en los términos y condiciones que se determinen en el presente Reglamento para cada uno de los diferentes Regímenes que integran el sistema de la Seguridad Social.

Respecto de la contingencia de desempleo, así como para las personas protegidas por el Fondo de Garantía Salarial, la formación profesional y demás conceptos de recaudación conjunta con las cuotas de Seguridad Social, son sujetos de la obligación de cotizar las personas a las que se impone esta obligación específica por las normas reguladoras correspondientes.

3. Será nulo todo pacto individual o colectivo por el cual uno de los sujetos obligados a cotizar asuma a su cargo la obligación de pagar total o parcialmente la cuota o parte de cuota a cargo del otro o renuncie a cualquiera de los derechos y obligaciones que en orden a

la cotización les reconozcan las normas reguladoras de los Regímenes del sistema de la Seguridad Social y de los conceptos de recaudación conjunta con las cuotas de la misma.

Artículo 8. *Bases de cotización.*

1. Las bases de cotización en los diversos Regímenes del sistema de la Seguridad Social y para las distintas contingencias respecto del sujeto o categorías de sujetos obligados a cotizar en los períodos que se determinen, ya tengan una cuantía previamente fijada o ya se determinen en función de remuneraciones percibidas o estimadas, por cantidades de productos manipulados, obtenidos o fabricados o en razón de otras circunstancias, serán las cantidades que resulten de aplicar las reglas que, para los distintos Regímenes del sistema y tanto en las situaciones ordinarias como en las especiales, se establecen en la Ley de Presupuestos Generales del Estado para cada ejercicio económico, en este Reglamento y en las normas que lo complementen y desarrollen en cada ejercicio económico.

2. Dentro de los límites a que se refiere el apartado 3 del artículo siguiente de este reglamento, dichas bases de cotización podrán ser ajustadas, por exceso o por defecto, hasta la unidad de euro más próxima, en los términos y condiciones que establezca el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, sin que dichas regularizaciones puedan rebasar los topes absolutos, máximos y mínimos, fijados para aquéllas.

3. Será nulo cualquier acto o pacto individual o colectivo que pretenda alterar las bases de cotización establecidas, salvo en aquellos supuestos en que por disposición legal se establezca lo contrario.

Artículo 9. *Límites absolutos, máximo y mínimo, y límites relativos de la base de cotización. Pluriempleo y pluriactividad.*

1. Las bases de cotización al sistema de la Seguridad Social no podrán ser superiores al límite máximo absoluto establecido.

1.º La cuantía del referido límite máximo será la fijada para cada ejercicio económico por la correspondiente Ley de Presupuestos Generales del Estado.

2.º Dicho límite máximo de las bases de cotización será único para todas las actividades, categorías profesionales y contingencias comprendidas en el Régimen o en los Regímenes de que se trate y se aplicará cualquiera que sea el número de horas trabajadas, incluidos los supuestos de pluriempleo, pero no los de pluriactividad.

3.º En los supuestos de pluriempleo, el límite máximo absoluto se distribuirá entre todos los sujetos de la obligación de cotizar en proporción a las retribuciones abonadas en cada una de las empresas en que preste sus servicios el trabajador en situación de pluriempleo o conforme al criterio que determine el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, sin que, respecto de las contingencias comunes, la fracción del tope máximo que se asigne a cada empresa o sujeto obligado pueda ser superior a la cuantía de la base máxima de la categoría profesional del trabajador a que se refiere el apartado 3 del presente artículo.

4.º A los efectos previstos en este Reglamento, se entenderá por pluriempleo la situación del trabajador por cuenta ajena que preste sus servicios profesionales a dos o más empresarios distintos y en actividades que den lugar a su alta obligatoria en un mismo Régimen de la Seguridad Social.

A los mismos efectos, se entenderá por pluriactividad la situación del trabajador por cuenta propia y/o ajena cuyas actividades den lugar a su alta obligatoria en dos o más Regímenes distintos del sistema de la Seguridad Social.

2. Las bases de cotización en los Regímenes y para las contingencias a que se refiere este Reglamento tendrán como límites mínimos, salvo disposición expresa en contrario, la cuantía íntegra de los salarios mínimos interprofesionales vigentes en cada momento, incrementados en un sexto.

1.º Las cuantías de los límites mínimos de las bases de cotización serán las fijadas para cada ejercicio económico y se revisarán, en todo caso, cuando se incrementen o disminuyan los importes del salario mínimo interprofesional en función de la edad de los trabajadores.

2.º Los límites mínimos de las bases de cotización serán aplicables para todas las actividades, categorías profesionales y contingencias incluidas en el Régimen de que se trate, con independencia del número de horas que trabajen o realicen su actividad los

sujetos por los que exista obligación de cotizar, salvo cuando éstos se encuentren vinculados por contratos de trabajo o incursos en una relación jurídica conexa con el trabajo, respecto de los cuales, por disposición legal se establezca expresamente otra cosa.

3.º En los supuestos de pluriempleo, los límites mínimos absolutos se prorratearán asimismo entre todas las empresas y demás sujetos de la obligación de cotizar afectados en proporción a las retribuciones percibidas en cada una de ellas por el trabajador o conforme al criterio determinado por el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social.

3. Los límites relativos de las bases de cotización están constituidos por las cuantías mínimas y máximas o únicas fijadas en la correspondiente Ley de Presupuestos Generales del Estado para cada grupo de categorías profesionales o actividades en cada ejercicio económico, en relación con las contingencias y situaciones protegidas por el Régimen en que resulten aplicables.

4. El Ministerio de Trabajo y Seguridad Social adecuará, en función de los días y horas trabajados, los límites mínimos absolutos y las bases mínimas fijadas para cada grupo de categorías profesionales en relación con los supuestos en que, por disposición legal, se establezca expresamente la cotización por días y por horas, con sujeción, en su caso, a lo dispuesto en el apartado 2 del artículo anterior.

5. Los prorrateos indicados en los apartados 1 y 2 para los supuestos de pluriempleo se llevarán a cabo a solicitud de las empresas o de los trabajadores afectados y surtirán efectos a partir de la liquidación de cuotas que corresponda al mes en que se acredite la existencia de la situación de pluriempleo, salvo que se trate de períodos en los que hubiera prescrito la obligación de cotizar.

Artículo 10. *Tipos únicos para contingencias comunes y conceptos de recaudación conjunta.*

1. Los tipos de cotización en cada uno de los Regímenes que integran el sistema de la Seguridad Social serán únicos y no se fraccionarán a efectos de la financiación de las contingencias y situaciones comprendidas en la acción protectora de cada Régimen con excepción, en su caso, de las de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales.

2. Para la determinación de la cuota por contingencias comunes, en los supuestos establecidos en este Reglamento y demás disposiciones complementarias, la cuota íntegra resultante de aplicar el tipo único vigente en cada caso a las correspondientes bases de cotización podrá ser objeto de fraccionamiento, incremento o reducción dividiendo, multiplicando o reduciendo la cuota íntegra en las partes o por el coeficiente multiplicador o reductor o la suma de los mismos que procedan.

3. Los tipos de cotización a los distintos Regímenes de la Seguridad Social y, en su caso, la distribución de los mismos, a efectos de la liquidación de cuotas, serán los establecidos por la Ley de Presupuestos Generales del Estado para cada ejercicio económico, sin perjuicio de la aplicación, en su caso, de lo dispuesto en el artículo 56 de la Ley General Presupuestaria, aprobada por Real Decreto legislativo 1091/1988, de 23 de septiembre.

4. Los tipos de cotización por desempleo, así como para el Fondo de Garantía Salarial y formación profesional, serán asimismo los fijados por la Ley de Presupuestos Generales del Estado para el respectivo ejercicio económico.

Artículo 11. *Tipos de cotización por accidentes de trabajo y enfermedades profesionales.*

1. La cotización por accidentes de trabajo y enfermedades profesionales por parte de los empresarios y de los empleados de hogar que hubieran asumido el cumplimiento de tal obligación, en los términos establecidos en este reglamento, se efectuará mediante la aplicación de los tipos de cotización que correspondan a las actividades económicas de empresas y trabajadores y a las ocupaciones o situaciones de estos últimos, conforme a la tarifa de primas vigente.

La cotización por accidentes de trabajo y enfermedades profesionales de los trabajadores por cuenta propia se efectuará mediante la aplicación del tipo de cotización que se determine anualmente en la Ley de Presupuestos Generales del Estado, salvo en el caso de los incluidos en el Sistema Especial para Trabajadores por Cuenta Propia Agrarios establecido en el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores por Cuenta

Propia o Autónomos, en que dicha cotización se efectuará conforme a lo indicado en el párrafo anterior.

2. Las primas adicionales a la cotización de accidentes de trabajo que el Gobierno pueda establecer para las empresas que ofrezcan riesgos de enfermedades profesionales podrán diversificarse, en los términos y condiciones fijados por el Ministerio de Trabajo e Inmigración, en función de la peligrosidad de la industria o clase de trabajo y de la eficacia de los medios de prevención aplicados, sin que dicha diversificación pueda suponer la exoneración de unas empresas y la asunción por otras del importe total de dichas primas adicionales.

3. La cuantía de las cuotas por accidentes de trabajo y enfermedades profesionales resultante de la aplicación de la tarifa de primas vigente y, en su caso, de las primas adicionales a que se refieren los apartados anteriores, podrá reducirse en el supuesto de empresas que se distingan en el empleo de medios eficaces de prevención. Asimismo, dicha cuantía podrá aumentarse para las empresas que incumplan sus obligaciones en materia de seguridad y salud laboral, en los supuestos y condiciones que determine el Ministerio de Trabajo e Inmigración.

La reducción y el aumento previstos en este apartado no podrá exceder del 10 por 100 de la cuantía de las respectivas cuotas, si bien el aumento podrá llegar hasta un 20 por 100 en caso de reiterado incumplimiento de las aludidas obligaciones.

Subsección 2.ª Dinámica de la obligación de cotizar

Artículo 12. *Nacimiento.*

1. La obligación de cotizar a los diferentes Regímenes del sistema de la Seguridad Social nacerá con el comienzo de la actividad profesional en tales Regímenes o de la situación relacionada con la actividad de las personas incluidas en el campo de aplicación de aquellos Regímenes.

La mera solicitud de la afiliación y/o alta a la Dirección Provincial de la Tesorería General de la Seguridad Social o a la Administración de la misma surtirá en todo caso idéntico efecto, presumiéndose iniciada la actividad o producida la situación desde la fecha de efectos indicada en dicha solicitud que, en su caso, podrá ser desestimada mediante resolución motivada.

2. La no presentación de la solicitud de la afiliación y/o del alta no impedirá el nacimiento de la obligación de cotizar desde el momento en que así se establezca para cada uno de los Regímenes que integran el sistema de la Seguridad Social, sin perjuicio de la aplicación de la prescripción respecto de las obligaciones incumplidas dentro del plazo señalado para la misma y sin perjuicio, igualmente, de los efectos que en orden a las prestaciones deban atribuirse a las cotizaciones efectuadas con anterioridad a la presentación de aquellas solicitudes.

3. Para las contingencias de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales la obligación de cotizar existirá aunque la empresa, con infracción de lo dispuesto en las normas del sistema de la Seguridad Social, no tuviera concertada la protección de su personal o de parte de él, respecto de dichas contingencias, en los Regímenes en que ello se halle establecido. En tal caso, las cuotas debidas se devengarán a favor de la Tesorería General de la Seguridad Social.

Artículo 13. *Duración de la obligación de cotizar.*

1. La obligación de cotizar a la Seguridad Social se mantendrá por todo el período en que el trabajador o asimilado, comprendido en el campo de aplicación de los distintos Regímenes del sistema de la Seguridad Social, desarrolle su actividad, preste los servicios determinantes de su inclusión en los mismos, o se encuentre en situación jurídica conexa con dicha actividad o servicios, en los términos establecidos en este Reglamento y demás disposiciones complementarias, sin perjuicio de que la liquidación y pago de las deudas correspondientes estén referidos a los períodos de tiempo determinados expresamente al respecto.

2. La obligación de cotizar continuará en las situaciones de incapacidad temporal, cualquiera que sea su causa, maternidad, paternidad, riesgo durante el embarazo y riesgo durante la lactancia natural, así como en las situaciones de cumplimiento de deberes de carácter público, desempeño de cargos de representación sindical, siempre que unos y otros no den lugar a la excedencia en el trabajo o al cese en la actividad, convenio especial, desempleo contributivo y asistencial, en su caso, y en aquellas otras en que así se establezca por el presente Reglamento, por la Orden de 27 de octubre de 1992, por la que se dictan instrucciones en relación con la cotización al Régimen General de la Seguridad Social de los funcionarios públicos, incluidos en el campo de aplicación de dicho Régimen, durante las situaciones de licencia o permiso sin sueldo, suspensión provisional de funciones, cumplimiento del servicio militar o de la prestación social sustitutoria y plazo posesorio para cambio de destino, y por otras disposiciones complementarias, con el alcance previsto en ellas.

Artículo 14. *Extinción de la obligación de cotizar.*

1. La obligación de cotizar se extingue con el cese en el trabajo, en la actividad o en la situación determinante del nacimiento y subsistencia de la obligación de cotizar, siempre que se comunique la baja en el tiempo y forma establecidos.

2. En los casos en que no se solicite la baja o ésta se formule fuera del plazo y en modelo o medio distinto de los establecidos, no se extinguirá la obligación de cotizar sino hasta el día en que la Tesorería General de la Seguridad Social conozca el cese en el trabajo por cuenta ajena, en la actividad por cuenta propia o en la situación determinante de la inclusión en el Régimen de Seguridad Social de que se trate.

3. Cuando la Tesorería General de la Seguridad Social curse la baja de oficio, por conocer el cese en el trabajo, en la actividad o en la situación de que se trate como consecuencia de la actuación de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social, por los datos obrantes en la misma o en una entidad gestora o por cualquier otro procedimiento, la obligación de cotizar se extinguirá desde el mismo día en que se haya llevado a cabo dicha actuación inspectora o hayan sido recibidos los datos o documentos que acrediten el cese en el trabajo por cuenta ajena, en la actividad de que se trate o en la situación correspondiente.

4. No obstante lo dispuesto en los apartados anteriores, los interesados podrán probar, por cualquiera de los medios admitidos en derecho, que no se inició la actividad en la fecha notificada al solicitar el alta o que el cese en la actividad, en la prestación de servicios o en la situación de que se trate, tuvo lugar en otra fecha, a efectos de la extinción de la obligación de cotizar, sin perjuicio, en su caso, de los efectos que deban producirse tanto en orden a la devolución de las cuotas que resulten indebidamente ingresadas como del reintegro de las prestaciones que resulten indebidamente percibidas, salvo que por aplicación de la prescripción no fuera exigible ni la devolución ni el reintegro.

5. La mera solicitud de la baja y el reconocimiento de la misma no extinguirá la obligación de cotizar ni producirá los demás efectos de aquélla si continuase la prestación del trabajo o el desarrollo de la actividad o situación correspondiente o cuando, no continuando éstas, el trabajador incidiese en una situación asimilada a la del alta en la que se halle expresamente establecida la subsistencia de la obligación de cotizar.

Artículo 15. *Liquidación de las cuotas como contenido de la obligación de cotizar.*

1. La obligación de cotizar a los regímenes del sistema de la Seguridad Social implica la realización de las operaciones, comunicaciones y demás actos necesarios para la determinación de las cuotas de la Seguridad Social y por los conceptos de recaudación conjunta con las mismas, así como, en su caso, de los recargos e intereses sobre tales cuotas, mediante la aplicación del tipo o tipos de cotización correspondientes a la base o bases de cotización de los sujetos por los que existe obligación de cotizar durante el período o períodos a liquidar, deduciendo, en su caso, el importe de las deducciones procedentes, en los términos y condiciones establecidos a efectos del cumplimiento de dicha obligación.

2. La determinación de las cuotas de la Seguridad Social y por los conceptos de recaudación conjunta habrá de efectuarse mediante alguno de los siguientes sistemas de

liquidación, establecidos en el artículo 19.1 del texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social:

a) En el sistema de autoliquidación de cuotas, su determinación o cálculo corresponderá a los sujetos responsables del cumplimiento de la obligación de cotizar, salvo que su cuantía sea determinada por las normas reguladoras de la cotización a la Seguridad Social en cada ejercicio económico.

Dichos sujetos responsables deberán transmitir las liquidaciones de cuotas a la Tesorería General de la Seguridad Social a través de medios electrónicos, salvo en los casos en que proceda la presentación de los documentos de cotización correspondientes a cada período a liquidar.

b) En el sistema de liquidación directa de cuotas, su determinación o cálculo corresponderá a la Tesorería General de la Seguridad Social, debiendo el sujeto responsable del cumplimiento de la obligación de cotizar solicitar el cálculo de la liquidación por cada trabajador y aportar los datos que resulten necesarios para efectuar la liquidación, en ambos casos por medios electrónicos.

c) En el sistema de liquidación simplificada de cuotas, su determinación será efectuada por la Tesorería General de la Seguridad Social siempre que el alta de los sujetos obligados a que se refieran esas cuotas, en los supuestos en que proceda, se haya solicitado en el plazo reglamentariamente establecido, sin resultar exigible el cumplimiento de las obligaciones señaladas en los párrafos anteriores.

De solicitarse el alta fuera del plazo reglamentario, mediante este sistema se liquidarán las cuotas correspondientes a los períodos posteriores a la presentación de la solicitud, no resultando exigible el cumplimiento de las obligaciones establecidas en los párrafos anteriores respecto a tales cuotas.

3. Lo dispuesto en el apartado anterior se entiende sin perjuicio de las funciones de comprobación y control que, respecto de las liquidaciones de cuotas efectuadas mediante cualquiera de los sistemas indicados, corresponden a la Tesorería General de la Seguridad Social y a otros órganos administrativos, en los términos establecidos en este reglamento, en el Reglamento general de recaudación de la Seguridad Social y demás disposiciones complementarias, así como a la Inspección de Trabajo y Seguridad Social, en ejercicio de las competencias que tiene atribuidas legalmente.

Artículo 16. *Período de liquidación.*

1. El período de liquidación de las cuotas de la Seguridad Social y por los conceptos de recaudación conjunta con las mismas es el plazo al que están referidas las operaciones, comunicaciones y demás actuaciones necesarias para la determinación de aquellas, a efectos de su pago.

2. Salvo que se establezcan o se autoricen expresamente liquidaciones por períodos superiores o inferiores, en los términos y condiciones que determine el Ministerio de Empleo y Seguridad Social, los períodos de liquidación de cuotas estarán referidos a mensualidades naturales completas, aunque el devengo de aquellas y/o su pago se efectúe por períodos distintos a meses, en cuyo caso se aplicarán las siguientes reglas:

a) Las liquidaciones de cuotas que deben recaer sobre bases constituidas por retribuciones devengadas por horas, días o semanas, serán referidas a las del mes natural al que corresponda su devengo, con independencia de que el pago de dichas liquidaciones deba efectuarse dentro del mismo plazo o en otro distinto establecido al efecto.

b) Las liquidaciones de cuotas referidas a conceptos retributivos incluidos en la base de cotización pero que se devenguen por períodos superiores al mensual o que no tengan carácter periódico y que se satisfagan dentro del correspondiente ejercicio económico se prorratearán en las liquidaciones mensuales de dicho ejercicio, en los términos que establezca el Ministerio de Empleo y Seguridad Social.

c) Las partes proporcionales de conceptos retributivos incluidos en la base de cotización relativas a meses que ya hubieran sido objeto de liquidación y, en su caso, de pago, así como los incrementos de las bases, de los tipos o de las propias cuotas que deban tener efectos retroactivos serán objeto de liquidaciones complementarias, relacionando o

declarando separadamente las bases de cotización para cada mes conforme a los topes, bases y tipos y demás condiciones vigentes en los meses a que correspondan los salarios.

De igual manera se liquidarán, en su caso, aquellas gratificaciones que no pudieran ser objeto de cuantificación anticipada, total o parcialmente, a efectos del prorrateo a que se refiere el párrafo b).

Artículo 17. *Deducciones.*

1. Las liquidaciones de las cuotas íntegras, resultantes de aplicar a las bases de cotización en su totalidad el tipo que corresponda o, en su caso, las liquidaciones de las cuotas fijas, únicamente podrán ser objeto de deducción mediante corrección de la base, minoración del tipo, reducción o bonificación de las cuotas, por las causas y en los términos y condiciones expresamente establecidos, sin perjuicio de la aplicación de la compensación y demás causas de extinción de las deudas con la Seguridad Social cuando resulten procedentes, de acuerdo con lo previsto en los artículos 51 y 60 del Reglamento general de recaudación de la Seguridad Social.

A efectos de lo indicado en el párrafo anterior, la adquisición, el mantenimiento y la pérdida de las reducciones, bonificaciones y demás beneficios en las bases, tipos y cuotas de la Seguridad Social y por los conceptos de recaudación conjunta se ajustará a lo dispuesto en la ley y, en particular, en los artículos 77 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y del orden social, y 29 de la Ley 50/1998, de 30 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y del orden social.

2. En el sistema de autoliquidación de cuotas, la aplicación de las correcciones de bases, minoraciones de tipos, reducciones y bonificaciones deberá efectuarse por el sujeto responsable del cumplimiento de la obligación de cotizar en las liquidaciones de cuotas transmitidas dentro del plazo legalmente establecido o, cuando proceda, en los documentos de cotización presentados en dicho plazo, debiendo ingresarse únicamente la cuota líquida resultante, salvo que la norma que las establezca disponga otra cosa y sin perjuicio de que sus beneficiarios puedan solicitar posteriormente el resarcimiento del importe de la corrección, minoración, reducción o bonificación de la entidad u organismo que deba asumir su coste.

3. En los sistemas de liquidación directa y de liquidación simplificada de cuotas, la Tesorería General de la Seguridad Social aplicará las correcciones de bases, minoraciones de tipos, reducciones y bonificaciones que correspondan a los trabajadores por los que se practique la liquidación dentro de plazo, para el ingreso de las cuotas resultantes por los sujetos responsables y sin perjuicio de la posibilidad de solicitar con posterioridad el resarcimiento indicado en el apartado anterior.

4. La Tesorería General de la Seguridad Social podrá comprobar la correcta aplicación de las deducciones a que se refiere este artículo, con independencia del sistema de liquidación utilizado. Las deducciones aplicadas sin causa y/o sin la forma debida, darán lugar a las liquidaciones y reclamaciones administrativas que procedan, sin perjuicio de las sanciones que resulten pertinentes.

Lo dispuesto en el párrafo anterior se entenderá sin perjuicio de las facultades de comprobación que corresponden a la Inspección de Trabajo y Seguridad Social en ejercicio de las funciones que tiene atribuidas legalmente.

Artículo 18. *Forma y plazos de las liquidaciones de cuotas.*

1. En el sistema de autoliquidación, las liquidaciones de las cuotas de la Seguridad Social, tanto por contingencias comunes como profesionales, que hayan sido devengadas durante el período a que se refiere la liquidación con aplicación, en su caso, de las deducciones, compensaciones y recargos que procedan, efectuadas por los sujetos responsables de su ingreso, deben contener los datos que resulten necesarios para el desarrollo de las funciones de comprobación y, en su caso, liquidación, así como de las demás funciones de gestión recaudatoria y de la acción protectora atribuidas a las entidades gestoras y a la Tesorería General de la Seguridad Social.

Estas liquidaciones serán objeto de transmisión electrónica a la Tesorería General de la Seguridad Social o, en su caso, de presentación mediante los respectivos documentos de cotización, hasta el último día natural del respectivo plazo reglamentario de ingreso, conforme a lo previsto en los artículos 55 y 56 del Reglamento general de recaudación de la Seguridad Social, con independencia de que las cuotas y los recargos que pudieran resultar aplicables se ingresen o no dentro de dicho plazo.

2. En el sistema de liquidación directa, las liquidaciones de cuotas se practicarán en la forma y dentro de los plazos siguientes:

a) Los sujetos responsables del cumplimiento de la obligación de cotizar deberán solicitar a la Tesorería General de la Seguridad Social la práctica de la liquidación de las cuotas de la Seguridad Social y aportar los datos que permitan efectuar su cálculo, hasta el penúltimo día natural del plazo reglamentario de ingreso.

b) El cálculo de la liquidación se efectuará en función de los datos de que disponga la Tesorería General de la Seguridad Social sobre los sujetos obligados a cotizar, constituidos tanto por los que ya hayan sido facilitados por los sujetos responsables en cumplimiento de las obligaciones establecidas en materia de inscripción de empresas y afiliación, altas, bajas y variaciones de datos de trabajadores, y por aquellos otros que obren en su poder y afecten a la cotización, como por los que deban aportar, en su caso, los citados sujetos responsables en cada período de liquidación. Respecto a estos últimos datos, el sujeto responsable podrá solicitar a la Tesorería General de la Seguridad Social la utilización de aquellos que ya hubiera comunicado anteriormente, a efectos del cálculo de las liquidaciones correspondientes a períodos posteriores.

c) La Tesorería General aplicará las deducciones a que se refiere el artículo anterior que procedan así como, en su caso, la compensación del importe de las prestaciones abonadas en régimen de pago delegado con el de las cuotas debidas correspondientes al mismo período de liquidación, en función de los datos recibidos de las entidades gestoras y colaboradoras de la Seguridad Social, conforme a lo previsto en el artículo 26.5 del texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social.

d) Si la liquidación pudiera practicarse con los datos indicados, la Tesorería General de la Seguridad Social procederá a su cálculo, emitiendo el documento electrónico de pago y la relación nominal de trabajadores dentro del plazo reglamentario de ingreso.

e) Si la liquidación no pudiera realizarse porque los datos fueran insuficientes o no resultaran conformes con la normativa sobre cotización y recaudación de la Seguridad Social, la Tesorería General, en un plazo máximo de 48 horas a contar desde la aportación de aquellos, informará al sujeto responsable sobre la causa que impide su cálculo, debiendo este solventarla y, en su caso, comunicar nuevamente los datos que permitan practicar la liquidación, hasta el penúltimo día natural del plazo reglamentario de ingreso, para su pago dentro de dicho plazo.

De no solventarse la causa que impide la liquidación, el citado servicio común de la Seguridad Social procederá a reclamar el importe de las cuotas debidas conforme a los artículos 30 y 32 del texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social.

Sin perjuicio de lo indicado en el párrafo anterior, el sujeto responsable del ingreso podrá solicitar a la Tesorería General de la Seguridad Social la práctica de la liquidación de las cuotas correspondientes a aquellos trabajadores cuyos datos permitan su cálculo. En este caso, se emitirá el documento electrónico de pago de la cotización correspondiente a tales trabajadores y la relación nominal referida a ellos.

f) Si el sujeto responsable del ingreso de las cuotas solicitase la rectificación o anulación de la liquidación practicada antes del penúltimo día natural del plazo reglamentario de ingreso, sus obligaciones en este sistema de liquidación se considerarán cumplidas de concurrir alguna de las siguientes circunstancias:

1.ª Cuando resulte posible efectuar una nueva liquidación de cuotas dentro del plazo reglamentario de ingreso tras solicitar su práctica y comunicar los datos necesarios para ello.

2.ª Cuando no resulte posible efectuar una nueva liquidación de cuotas dentro de dicho plazo por causas imputables exclusivamente a la Administración.

3.ª Cuando, dentro del plazo reglamentario de ingreso, el sujeto responsable del mismo solicite la rectificación de errores materiales, aritméticos o de cálculo en la liquidación

practicada que sean imputables exclusivamente a la Administración, y la nueva liquidación en la que se corrijan tales errores se efectúe fuera de plazo.

3. En el sistema de liquidación simplificada, la Tesorería General de la Seguridad Social practicará la liquidación de las cuotas de la Seguridad Social correspondientes a cada período sin necesidad de solicitud previa por parte del sujeto responsable, considerándose comunicada o presentada dentro de plazo conforme a lo previsto en el artículo 26.4 del texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social, para su ingreso por parte de aquel.

4. Mientras se recauden conjuntamente con las cuotas de la Seguridad Social, las correspondientes a la contingencia de desempleo, así como para el Fondo de Garantía Salarial y por formación profesional, se liquidarán y comunicarán en la misma forma y plazo que aquellas.

Artículo 19. *Control de las liquidaciones.*

1. La Tesorería General de la Seguridad Social, de conformidad con el artículo 32 bis del texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social, podrá comprobar la exactitud y veracidad de las operaciones efectuadas y de los datos utilizados o aportados para la liquidación de las cuotas, cualquiera que sea el sistema por el que se haya procedido a su cálculo o determinación, así como recabar, con la salvedad prevista en el artículo 53.1.d) de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, los informes y la documentación necesaria para la justificación de tales datos y operaciones.

Las entidades gestoras y colaboradoras de la Seguridad Social también podrán ejercitar funciones de control de las liquidaciones, dentro de sus respectivas competencias.

Lo dispuesto en los párrafos anteriores se entenderá sin perjuicio de las facultades de comprobación que corresponden a la Inspección de Trabajo y Seguridad Social en ejercicio de las funciones que tiene atribuidas legalmente.

2. Cuando en las liquidaciones de cuotas de la Seguridad Social y por los conceptos de recaudación conjunta se hayan aplicado la compensación de prestaciones abonadas en régimen de pago delegado o las deducciones a que se refiere el artículo 17 de este reglamento, aunque sean de concesión automática por imperio de la ley, las entidades gestoras y colaboradoras comprobarán la procedencia y exactitud de las compensaciones y deducciones que resulten a cargo de su respectivo presupuesto.

A estos efectos, la Tesorería General de la Seguridad Social remitirá a la entidad gestora o colaboradora interesada en la gestión de las distintas contingencias y conceptos de recaudación conjunta las liquidaciones efectuadas para que aquella proceda a la comprobación y control de la exactitud de las deducciones y compensaciones. La entidad gestora o colaboradora solicitará el inicio del procedimiento de recaudación a la Tesorería General de la Seguridad Social comunicando por medios telemáticos, informáticos o electrónicos los datos necesarios para realizar la gestión recaudatoria del importe de las compensaciones o deducciones aplicadas indebidamente. Dicha comunicación de datos, que se considerarán ciertos para el inicio del correspondiente procedimiento recaudatorio, habilitará a la Tesorería General de la Seguridad Social para el inicio del mismo.

La entidad gestora o colaboradora garantizará el acceso de dicho Servicio Común, preferentemente por medios electrónicos, informáticos o telemáticos, a las resoluciones que declaren indebidas las compensaciones de prestaciones abonadas en régimen de pago delegado o las deducciones efectuadas y al resto de información y documentación asociada a la deuda que permita la gestión de la misma y, en especial, en materia de responsabilidad mortis causa e impugnaciones.

3. Cuando las funciones de control de las liquidaciones no se hallaran expresamente atribuidas a un órgano o entidad determinado, se considerará que su ejercicio corresponde a la Tesorería General de la Seguridad Social.

Subsección 3.ª Liquidaciones por la Administración

Artículo 20. *Formas de las liquidaciones administrativas de cuotas.*

Si por falta de ingreso de las cuotas debidas en plazo reglamentario procede efectuar su reclamación administrativa, su liquidación se realizará, según corresponda, mediante reclamación de deuda expedida por la Tesorería General de la Seguridad Social o mediante acta de liquidación, concurrente o no con acta de infracción, practicada por la Inspección de Trabajo y Seguridad Social y elevada a definitiva por la Tesorería General de la Seguridad Social, en los supuestos, con las formalidades y con el alcance que se determinan en los artículos 30 y siguientes del texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social, aprobado por el Real Decreto legislativo 1/1994, de 20 de junio, y los artículos 61 y siguientes del Reglamento general de recaudación de la Seguridad Social, aprobado por el Real Decreto 1415/2004, de 11 de junio, y demás normativa específica aplicable.

Subsección 4.ª Ámbito de aplicación

Artículo 21. *Normas generales. Regímenes y supuestos especiales.*

Las normas contenidas en esta sección 1.ª serán de aplicación a las operaciones, declaraciones y demás actos de liquidación para el pago y control, tanto respecto de los ingresos como de su falta, de las deudas por cuotas de los Regímenes del sistema de la Seguridad Social, por los conceptos de recaudación conjunta con las mismas a que se refiere el apartado 2 del artículo 2 de este Reglamento y por recargos sobre ambos, sin perjuicio de lo que, con carácter de especialidad, se establece en las secciones siguientes de este mismo capítulo respecto de los distintos Regímenes y para supuestos especiales.

Sección 2.ª Régimen General

Subsección 1.ª Elementos de la obligación de cotizar

Artículo 22. *Sujetos de la obligación de cotizar.*

1. Están sujetos a la obligación de cotizar al Régimen General de la Seguridad Social los trabajadores que, en razón de su actividad, se encuentren comprendidos en su campo de aplicación y los empresarios por cuya cuenta trabajen aquéllos.

2. Para las contingencias comunes, la cotización comprenderá dos aportaciones:

a) La aportación de los empresarios.

b) La aportación de los trabajadores.

3. Para las contingencias de accidentes de trabajo y de enfermedades profesionales, la cotización completa correrá a cargo exclusivamente de los empresarios.

4. La aportación del trabajador en la cotización respecto del mismo por contingencias comunes será de su exclusivo cargo, siendo nulo todo pacto en contrario.

El empresario descontará a sus trabajadores, en el momento de hacerles efectivas sus retribuciones, la aportación que corresponda a cada uno de ellos. Si no efectuase el descuento en dicho momento no podrá realizarlo con posterioridad, quedando obligado a ingresar la totalidad de las cuotas a su exclusivo cargo.

5. El empresario que, habiendo efectuado tal descuento, no ingrese dentro de plazo las aportaciones correspondientes a sus trabajadores incurrirá en responsabilidad ante ellos y ante las Entidades gestoras de la Seguridad Social y Tesorería General de la misma, sin perjuicio de las responsabilidades penal y administrativa que procedan.

6. No obstante lo dispuesto en los números anteriores, el sujeto responsable del pago o cumplimiento de la obligación de cotizar al Régimen General de la Seguridad Social es el empresario, que deberá ingresar en su totalidad tanto las aportaciones propias como las de sus trabajadores.

Asimismo, responderán, en su caso, del cumplimiento de la obligación de ingresar la totalidad de las cuotas las personas y con el alcance señalado en los apartados 1 y 2 del artículo 127 de la Ley General de la Seguridad Social, en los artículos 42 y 44 del texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, aprobado por Real Decreto legislativo

1/1995, de 24 de marzo, en los artículos 9, 10 y 12 del Reglamento General de Recaudación de los Recursos del sistema de la Seguridad Social y en las demás normas sustantivas sobre supuestos de imputación de responsabilidad simple, solidaria, subsidiaria o por sucesión «inter vivos» o «mortis causa» en orden al cumplimiento de la obligación de cotizar.

Artículo 23. *Base de cotización.*

1. La base de cotización para todas las contingencias y situaciones amparadas por la acción protectora del Régimen General de la Seguridad Social, así como por los conceptos de recaudación conjunta con las cuotas de dicho régimen, estará constituida por la remuneración total, cualquiera que sea su forma o denominación, que, con carácter mensual, tenga derecho a percibir el trabajador o la que efectivamente perciba de ser ésta superior, por razón del trabajo que realice por cuenta ajena.

A) Las percepciones de vencimiento superior al mensual se prorratearán a lo largo de los doce meses del año.

B) A efectos de su inclusión en la base de cotización, se considerará remuneración la totalidad de las percepciones recibidas por los trabajadores, en dinero o en especie y ya retribuyan el trabajo efectivo o los períodos de descanso computables como de trabajo, así como los importes que excedan de lo dispuesto en el apartado 2 de este artículo.

A estos efectos, constituyen percepciones en especie la utilización, consumo u obtención, para fines particulares, de bienes, derechos o servicios de forma gratuita o por precio inferior al normal de mercado, aun cuando no supongan un gasto real para quien las conceda.

a) Cuando el empresario entregue al trabajador importes en metálico, vales o cheques de cualquier tipo para que éste adquiera bienes, derechos o servicios, la percepción económica y el importe del vale o cheque recibido por el trabajador se valorarán por la totalidad de su importe.

También se valorarán por la totalidad de su importe: las acciones o participaciones entregadas por los empresarios a sus trabajadores que se valorarán en el momento en que se acuerda su concesión de conformidad con lo establecido en los artículos 15 y 16 de la Ley 19/1991, de 6 de junio, del Impuesto sobre el Patrimonio; las primas o cuotas satisfechas por los empresarios a entidades aseguradoras para la cobertura de sus trabajadores; las contribuciones satisfechas a planes de pensiones en el marco del texto refundido de la Ley de Regulación de Planes y Fondos de Pensiones, aprobada por el Real Decreto Legislativo 1/2002, de 29 de noviembre, y su normativa de desarrollo, y las mejoras de las prestaciones de Seguridad Social concedidas por las empresas, a excepción de las previstas en el apartado 2.C) de este artículo.

b) Con carácter general, la valoración de las percepciones en especie satisfechas por los empresarios vendrá determinada por el coste medio que suponga para los mismos la entrega del bien, derecho o servicio objeto de percepción, entendiendo este coste medio como el resultado de dividir los costes totales que suponga para la empresa la entrega de un bien, derecho o servicio directamente imputables a dicha retribución entre el número de perceptores potenciales de dicho bien, derecho o servicio.

c) No obstante lo previsto en el párrafo b), cuando se trate de la prestación del servicio de educación en las etapas de infantil, primaria, secundaria obligatoria, bachillerato y formación profesional por centros educativos autorizados, a los hijos de sus empleados, con carácter gratuito o por precio inferior al normal de mercado, su valoración vendrá determinada, en el momento de inicio del curso escolar correspondiente, por el coste marginal que suponga para la empresa la prestación de tal servicio, entendiendo este como el incremento del coste total directamente imputable a la prestación que suponga para el centro educativo un servicio de educación para un alumno adicional de la etapa de enseñanza que corresponda. Asimismo, la valoración del resto de servicios educativos prestados por los centros autorizados en la atención, cuidado y acompañamiento de los alumnos, vendrá determinada por el coste marginal que suponga para la empresa la prestación de tal servicio.

Esta misma valoración será aplicable a la prestación por medios propios del empresario del servicio de guardería para los hijos de sus empleados.

d) La utilización de una vivienda propiedad o no del empresario o la utilización o entrega de vehículos automóviles se valorará en los términos previstos para estos bienes en el artículo 43 de la Ley 35/2006, de 28 de noviembre, del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas y de modificación parcial de las Leyes de los Impuestos sobre Sociedades, sobre la Renta de no Residentes y sobre el Patrimonio.

e) Asimismo, los préstamos concedidos a los trabajadores con tipos de interés inferiores al legal del dinero se valorarán por la diferencia entre el interés pagado y el referido interés legal vigente en el respectivo ejercicio económico.

2. Únicamente no se computarán en la base de cotización los siguientes conceptos:

A) Los gastos de manutención y estancia, así como los gastos de locomoción, cuando correspondan a desplazamientos del trabajador fuera de su centro habitual de trabajo para realizar el mismo en lugar distinto, en los términos y en las cuantías siguientes:

a) No se computarán en la base de cotización las cantidades destinadas por el empresario a compensar los gastos normales de manutención y estancia en restaurantes, hoteles y demás establecimientos de hostelería, devengadas por gastos en municipio distinto del lugar del trabajo habitual del trabajador y del que constituya su residencia, cuando los mismos se hallen exceptuados de gravamen conforme a los apartados 3, 4, 5 y 6 del artículo 9.A) del Reglamento del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas, aprobado por el Real Decreto 439/2007, de 30 de marzo.

El exceso sobre los límites señalados en los apartados citados, se computará en la base de cotización a la Seguridad Social.

Tampoco se computarán en la base de cotización los gastos de manutención, abonados o compensados por las empresas a trabajadores a ellas vinculados por relaciones laborales especiales, por desplazamientos fuera de la fábrica, taller, oficina o centro habitual de trabajo, para realizarlo en lugar distinto de este en diferente municipio, tanto si el empresario los satisface directamente como si resarce de ellos al trabajador, con los límites establecidos en el artículo 9.B) del Reglamento del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas.

El exceso sobre los límites señalados en el citado artículo 9.B) se computará en la base de cotización a la Seguridad Social.

b) A los mismos efectos de su exclusión en la base de cotización a la Seguridad Social, se consideran gastos de locomoción las cantidades destinadas por el empresario a compensar los gastos del trabajador por sus desplazamientos fuera de la fábrica, taller, oficina o centro habitual de trabajo, para realizarlo en lugar distinto del mismo o diferente municipio.

Los gastos de locomoción, tanto si el empresario los satisface directamente como si resarce de ellos al trabajador, estarán excluidos de la base de cotización en su totalidad cuando se utilicen medios de transporte público, siempre que el importe de dichos gastos se justifique mediante factura o documento equivalente. De utilizarse otros medios de transporte, estarán excluidos de la base de cotización en los términos y con el alcance establecido en los apartados A).2, 4, 5 y 6 y B) del artículo 9 del Reglamento del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas.

El exceso sobre las cantidades señaladas en los citados apartados, se incluirá en la base de cotización a la Seguridad Social.

B) Las indemnizaciones por fallecimiento y las correspondientes a traslados, suspensiones, despidos y ceses, en los términos previstos en el artículo 109.2.c) del texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social.

De superar el importe de estas indemnizaciones los límites establecidos en el citado artículo, el exceso a incluir en la base de cotización se prorrateará a lo largo de los doce meses anteriores a aquel en que tenga lugar la circunstancia que las motive.

C) Las prestaciones de la Seguridad Social y las mejoras de las prestaciones por incapacidad temporal concedidas por las empresas.

D) Las asignaciones destinadas a satisfacer gastos de estudios del trabajador dispuestos por instituciones, empresarios o empleadores y financiados directamente por ellos para la actualización, capacitación o reciclaje de su personal, cuando vengan exigidos por el desarrollo de sus actividades o las características de los puestos de trabajo.

E) Las horas extraordinarias, salvo en la base de cotización por accidentes de trabajo y enfermedades profesionales y sin perjuicio de la cotización adicional por tal concepto en los términos establecidos en el artículo 24 de este reglamento.

3. Lo establecido en el apartado 2 se entiende sin perjuicio de las especialidades previstas en la sección 10.ª de este mismo capítulo, así como de las facultades del Ministerio de Empleo y Seguridad Social para establecer el cómputo de las horas extraordinarias en la determinación de la base de cotización por contingencias comunes, ya sea con carácter general o ya por sectores laborales en los que la prolongación de la jornada sea característica de su actividad.

Artículo 24. *Cotización adicional por horas extraordinarias.*

1. La remuneración que obtengan los trabajadores en concepto de horas extraordinarias, con independencia de su cotización a efectos de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales, estará sujeta a una cotización adicional, destinada a incrementar los recursos generales del sistema de la Seguridad Social, y que no será computable a efectos de determinar la base reguladora de las prestaciones.

2. En la cotización adicional por horas extraordinarias motivadas por fuerza mayor se aplicará el tipo especial de cotización previsto al efecto en la Ley de Presupuestos Generales del Estado para cada ejercicio.

Cuando se trate de horas extraordinarias que no estén comprendidas en el apartado anterior se aplicará el tipo general de cotización establecido en dicha Ley de Presupuestos Generales del Estado para cada ejercicio.

Artículo 25. *Límites máximo y mínimo.*

1. Las bases de cotización en el Régimen General de la Seguridad Social no podrán ser superiores al límite máximo ni inferiores a los límites mínimos absolutos a que se refieren los apartados 1 y 2 del artículo 9.

2. El límite máximo tendrá carácter mensual o diario, sin perjuicio de lo que con carácter de especialidad se dispone en relación con los supuestos regulados en los artículos 32 y 33 de este Reglamento.

3. El límite mínimo tendrá carácter mensual o diario en función de que la retribución que perciba el trabajador tenga uno u otro carácter, sin perjuicio, asimismo, de lo dispuesto en relación con los supuestos especiales en este Reglamento y en las normas de desarrollo.

Artículo 26. *Bases por categorías.*

1. La base de cotización, para todas las contingencias y situaciones protegidas por el Régimen General de la Seguridad Social, exceptuadas las de desempleo y accidentes de trabajo y enfermedades profesionales, estará sujeta para cada grupo de categorías profesionales, a los límites relativos de las bases mínimas y máximas a que se refiere el apartado 3 del artículo 9 de este Reglamento.

2. Los grupos de categorías profesionales a que se refiere el número anterior son los siguientes:

Grupo de cotización	Categoría profesional
1	Ingenieros y Licenciados. Personal de alta dirección no incluido en el artículo 1.3, c) del Estatuto de los Trabajadores.
2	Ingenieros técnicos, Peritos y Ayudantes titulados.
3	Jefes administrativos y de Taller.
4	Ayudantes no titulados.
5	Oficiales administrativos.
6	Subalternos.
7	Auxiliares administrativos.
8	Oficiales de primera y segunda.
9	Oficiales de tercera y Especialistas.
10	Peones.
11	Trabajadores menores de dieciocho años cualquiera que sea su categoría profesional.

3. La Dirección General de la Tesorería General de la Seguridad Social es el órgano competente para determinar la asimilación de las distintas personas comprendidas en el campo de aplicación del Régimen General, así como la asimilación de nuevas categorías que puedan crearse, previo informe en todo caso de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social.

La Inspección de Trabajo y Seguridad Social, de oficio, podrá iniciar expediente proponiendo la asimilación de aquellas categorías profesionales que, no obstante lo previsto en el párrafo anterior, no hubiesen sido objeto de asimilación en la forma en él regulado.

4. El Ministerio de Trabajo y Seguridad Social adaptará las cuantías de las bases mínimas determinadas en la forma que se indica en el apartado 4 del artículo 9 en función de días y horas, para aquellos contratos en que esté establecida expresamente por disposición legal la cotización en relación con tales circunstancias.

Artículo 27. *Tipo de cotización.*

En el Régimen General de la Seguridad Social los tipos de cotización para contingencias comunes y por desempleo, así como el porcentaje aplicable para las contingencias de accidente de trabajo y enfermedad profesional y por horas extraordinarias serán los establecidos en las disposiciones a que se refieren los artículos 10.3 y 4, 11.1 y 24.2 de este Reglamento.

Subsección 2.ª Dinámica de la obligación de cotizar

Artículo 28. *Contenido de la obligación de cotizar y circunstancias de la misma.*

En el Régimen General de la Seguridad Social el nacimiento, la duración y extinción de la obligación de cotizar, que estarán siempre referidos a días naturales, la liquidación de las cuotas objeto de la misma y el período de liquidación, que se efectuarán por meses naturales y la forma, lugar y plazo de la liquidación, así como su comprobación y control se regirán por lo dispuesto en los artículos 12 y siguientes de este Reglamento y, en su caso, por las normas específicas que para los supuestos especiales se establecen en la subsección siguiente de esta misma sección y en la sección 10.ª de este capítulo.

[. . .]

Artículo 36. *Elementos de la obligación de cotizar: sujetos, base, tipo y cuota.*

(Derogado)

Artículo 37. *Cotización complementaria de los trabajadores por cuenta propia por mejora voluntaria de la incapacidad temporal.*

(Derogado)

[. . .]

Sección 4.ª Régimen especial de los trabajadores por Cuenta Propia o Autónomos

Subsección 1.ª Elementos de la obligación de cotizar

Artículo 43. *Sujetos de la obligación de cotizar.*

1. En el Régimen Especial de los Trabajadores por Cuenta Propia o Autónomos son sujetos de la obligación de cotizar las personas que, por razón de su actividad, se encuentran obligatoriamente incluidas en su campo de aplicación.

2. Los sujetos de la obligación de cotizar en este régimen especial son también responsables directos del cumplimiento de dicha obligación respecto de sí mismos.

Son responsables subsidiarios del cumplimiento de la obligación de cotizar los trabajadores autónomos y los titulares de explotaciones agrarias incluidos en el Sistema Especial para Trabajadores por Cuenta Propia Agrarios con respecto a sus cónyuges y

demás parientes incorporados en este régimen, respectivamente, en virtud de los artículos 305.2.k) y 324.3 del texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social, así como las sociedades a que se refiere el artículo 305.2.c) del citado texto refundido con respecto a sus socios; sin perjuicio, en ambos casos, del derecho del responsable subsidiario a repetir contra el principal obligado al pago.

Las cooperativas de trabajo asociado que hayan optado por la incorporación de sus socios trabajadores en este régimen especial responderán solidariamente del cumplimiento de la obligación de cotizar de aquellos.

Artículo 43 bis. *Cambios posteriores de base.*

(Derogado).

Artículo 44. *Bases y tipos de cotización.*

1. La base de cotización para todas las contingencias y situaciones protegidas por el Régimen Especial de los Trabajadores por Cuenta Propia o Autónomos se determinará por la totalidad de los rendimientos netos obtenidos por los trabajadores incluidos en él durante cada año natural por sus distintas actividades económicas y profesionales, con el alcance indicado en el artículo 308 del texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social y salvo en el caso de los trabajadores y situaciones a que se refiere este artículo.

2. La base de cotización de los trabajadores autónomos deberá quedar comprendida, con carácter general, entre los siguientes importes en función de los rendimientos netos anuales obtenidos por su actividad autónoma:

a) Una base de cotización mínima, establecida anualmente por la correspondiente Ley de Presupuestos Generales del Estado.

Esta base de cotización mínima será la establecida para el tramo de rendimientos, de las tablas general o reducida, en el que se encuentre el promedio mensual de los rendimientos netos obtenidos en el año al que se refiera la cotización, conforme a los términos indicados en el artículo 308 del texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social.

A tal efecto, se define como promedio mensual de los rendimientos netos obtenidos el resultado de multiplicar por 30 el importe obtenido de dividir la cuantía de los rendimientos anuales netos obtenidos, según la comunicación efectuada por la correspondiente Administración tributaria, una vez deducido el porcentaje al que se refiere el artículo 308 del texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social, entre el número de días naturales de alta del trabajador en este régimen especial en el año al que se refiera la cotización.

No se considerarán como días naturales de alta del trabajador a estos efectos, aquellos que correspondan a períodos que no deban ser objeto de regularización en los términos del artículo 308 del texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social o en los términos de este reglamento.

b) Una base de cotización máxima, establecida anualmente por la correspondiente Ley de Presupuestos Generales del Estado.

Esta base de cotización máxima será la establecida para el tramo de rendimientos de las tablas general o reducida, en el que se encuentre el promedio mensual de los rendimientos netos obtenidos, conforme a la definición establecida en la letra a).

No obstante lo anterior, la Ley de Presupuestos Generales del Estado establecerá, asimismo, una base de cotización máxima para este régimen especial con independencia de los rendimientos netos obtenidos.

3. Con independencia de lo indicado en el apartado anterior, la base de cotización o, en su caso, la base de cotización mínima, en este régimen especial será la siguiente respecto de los trabajadores, períodos y situaciones que se indican a continuación:

a) La base de cotización de las personas a las que se refiere la disposición adicional segunda del Real Decreto-ley 13/2022, de 26 de julio, por el que se establece un nuevo sistema de cotización para los trabajadores por cuenta propia o autónomos y se mejora la protección por cese de actividad, estará comprendida, en cada año natural al que se refiera la cotización, entre la base mínima del tramo 3 de la tabla reducida de bases de cotización de este régimen y la base de cotización máxima del tramo superior de la tabla general.

b) La base de cotización mínima de los familiares de las personas trabajadoras por cuenta propia o autónomas incluidas en este régimen especial al amparo de lo establecido en el artículo 305.2.k), así como las personas trabajadoras por cuenta propia o autónomas incluidas en este régimen especial al amparo de lo establecido en las letras b) y e) del artículo 305.2 del texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social, no podrán elegir una base de cotización mensual inferior a aquella que determine la correspondiente Ley de Presupuestos Generales del Estado como base de cotización mínima para contingencias comunes para los trabajadores incluidos en el Régimen General de la Seguridad Social del grupo de cotización 7. A tal efecto, en el procedimiento de regularización, al que se refiere el artículo 308.1. del texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social, la base de cotización definitiva no podrá ser inferior a dicha base mínima.

Para la aplicación de esta base de cotización mínima bastará con haber figurado noventa días en alta en este régimen especial, en cualquiera de los supuestos contemplados en las referidas letras, durante el período a regularizar al que corresponden los rendimientos computables.

c) En el supuesto de las solicitudes de altas presentadas fuera del plazo reglamentariamente establecido, durante el período comprendido entre la fecha del alta y el último día del mes natural en el que se presentó la solicitud del alta, de formularse dichas solicitudes a partir del mes siguiente al del inicio de la actividad, la base de cotización será la base mínima del tramo 1 de la tabla general de bases de cotización de este régimen especial, sin que resulte de aplicación a dicho período el procedimiento de regularización al que se refiere el artículo 46.

d) En el caso de altas de oficio a propuesta de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social, durante el período comprendido entre la fecha del alta y el último día del mes natural inmediatamente anterior a la fecha de efectos del alta conforme a lo establecido en el Reglamento General sobre inscripción de empresas, afiliación, altas, bajas y variaciones de datos de trabajadores, así como durante los períodos incluidos en las actas de liquidación por falta de alta de los trabajadores por cuenta propia o autónomos, la base de cotización será la base mínima del tramo 1 de la tabla general de bases de cotización de este régimen especial, salvo que la Inspección de Trabajo y Seguridad Social hubiese establecido expresamente otra base de cotización superior. En cualquier caso, se aplique una u otra base de cotización, no será de aplicación a dicho período el procedimiento de regularización al que se refiere el artículo 46.

Iguales bases de cotización serán de aplicación en el supuesto de altas de oficio efectuadas por la Tesorería General de la Seguridad Social.

e) En el caso de los períodos anuales respecto de los que el trabajador por cuenta propia hubiese incumplido la obligación de presentación de la declaración del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas, la base de cotización aplicable será la base mínima de cotización para contingencias comunes correspondiente a los trabajadores incluidos en el grupo 7 de cotización del Régimen General de la Seguridad Social.

Igual base de cotización resultará aplicable respecto a aquellos trabajadores autónomos que, habiendo presentado la declaración del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas, no hayan declarado ingresos a efectos de la determinación de los rendimientos netos, cuando resulte de aplicación el método de estimación directa.

f) En el período al que se refiere el apartado 1 del artículo 38 ter de la Ley 20/2007 y en los doce meses a los que se refiere el apartado 2 del citado artículo, la base de cotización será la base mínima del tramo 1 de la tabla general de bases de cotización de este régimen especial, salvo que los rendimientos percibidos en el ejercicio a que corresponde el período al que se refiere el apartado 2 sean iguales o superiores al importe del salario mínimo interprofesional, en cuyo caso se aplicarán las reglas de los apartados 1 y 2.

4. Los trabajadores autónomos deberán elegir, en el mismo momento de solicitar su alta, dentro del plazo establecido para formular esta, una única base de cotización provisional para todas las contingencias y situaciones amparadas por la acción protectora de este régimen especial, y surtirá efectos desde el momento en que nazca la obligación de cotizar, de conformidad con el artículo 47.2, y sin perjuicio de las especialidades establecidas en el artículo 308 del texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social y en este reglamento.

La base de cotización elegida en el momento del alta deberá estar comprendida, en función del promedio mensual de la previsión, por parte de la persona trabajadora por cuenta propia o autónoma, de sus rendimientos netos anuales, entre la base de cotización mínima y la máxima establecida anualmente, para el tramo de rendimientos en que se encuentre la previsión anteriormente indicada.

Posteriormente a la solicitud del alta los trabajadores autónomos deberán, en los términos y condiciones del artículo 45, solicitar el cambio de su base de cotización, para ajustar la cotización del año natural de que se trate, a las previsiones que vayan teniendo de sus rendimientos netos anuales, pudiendo elegir, a tal efecto, cualquier base de cotización comprendida entre la mínima del tramo 1 de la tabla reducida de bases y la máxima del tramo superior de la tabla general.

Sin perjuicio de lo indicado en los párrafos anteriores, los trabajadores autónomos en situación de pluriactividad podrán elegir como base de cotización aquella que, conforme a sus previsiones de rendimientos netos anuales y bases de cotización que prevean les vaya a resultar de aplicación como trabajadores por cuenta ajena, permita ajustar su cotización en este régimen especial conforme al resultado del procedimiento al que se refiere el artículo 313 del texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social.

Las bases de cotización mensuales elegidas con arreglo a lo indicado en este apartado tendrán carácter provisional hasta que se proceda, en su caso, a su regularización en el año natural siguiente, conforme a lo indicado en el artículo 46.

En cualquier caso, la elección de la base de cotización no resultará de aplicación respecto de aquellos trabajadores o situaciones a las que se refieren las letras c), d), e) y f) del apartado anterior.

5. En el mismo momento de solicitar el alta en este régimen, los trabajadores deberán efectuar una declaración del promedio mensual de los rendimientos económicos netos anuales que prevean obtener por su actividad económica o profesional, definidos conforme a lo establecido en el artículo 308 del texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social.

6. Los tipos de cotización aplicables para la cobertura de las distintas contingencias y situaciones cubiertas en este régimen especial serán los fijados en la Ley de Presupuestos Generales del Estado para cada ejercicio económico, conforme a lo dispuesto en los artículos 10 y 11 de este reglamento.

Artículo 45. *Cambios posteriores de base de cotización.*

1. Los trabajadores incluidos en el campo de aplicación de este régimen especial podrán cambiar hasta seis veces al año la base por la que vengan obligados a cotizar, eligiendo otra dentro de los límites mínimo y máximo que les resulten aplicables en cada ejercicio, siempre que así lo soliciten a la Tesorería General de la Seguridad Social, con los siguientes efectos:

a) 1 de marzo, si la solicitud se formula entre el 1 de enero y el último día natural del mes de febrero.

b) 1 de mayo, si la solicitud se formula entre el 1 de marzo y el 30 de abril.

c) 1 de julio, si la solicitud se formula entre el 1 de mayo y el 30 de junio.

d) 1 de septiembre, si la solicitud se formula entre el 1 de julio y el 31 de agosto.

e) 1 de noviembre, si la solicitud se formula entre el 1 de septiembre y el 31 de octubre.

f) 1 de enero del año siguiente, si la solicitud se formula entre el 1 de noviembre y el 31 de diciembre.

2. Junto con la solicitud de cambio de su base de cotización mensual, los trabajadores deberán efectuar una declaración del promedio mensual de los rendimientos económicos netos anuales, definidos conforme a lo establecido en el artículo 308 del texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social, que prevean obtener por su actividad económica o profesional, en los términos previstos por el artículo 30.2.b).9.º del Reglamento general sobre inscripción de empresas y afiliación, altas, bajas y variaciones de datos de trabajadores en la Seguridad Social, en el año natural en el que surta efectos dicho cambio de base de cotización.

Artículo 46. *Regularización anual de la cotización.*

1. La cotización a este régimen especial correspondiente a cada ejercicio anual será objeto de regularización en el año siguiente en función de los rendimientos netos anuales comunicados por las correspondientes Administraciones tributarias respecto a cada trabajador autónomo, en los términos indicados en el artículo 308.1.c) del texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social y en este artículo, sin perjuicio de tener en cuenta, para la liquidación de la cuota correspondiente, el resto de los datos disponibles en el momento en el que se efectúe la regularización que resulten determinantes para el cálculo de las cuotas devengadas respecto de cada uno de los períodos de liquidación integrantes del período anual objeto de la regularización.

Los rendimientos netos anuales estarán integrados por los importes de los conceptos establecidos en la regla 1.ª del citado artículo 308.1.c), de acuerdo con lo previsto en las normas de los impuestos sobre la renta de las personas físicas existentes en el ámbito de cada Administración tributaria, a los que resultará de aplicación la deducción por gastos genéricos prevista en la regla 2.ª del mismo artículo.

En ningún caso será objeto de regularización la cotización efectuada a la que se refieren las letras a), c), d) y e) del artículo 44.3, así como la cotización efectuada en el período al que se refiere el apartado 1 del artículo 38 ter de la Ley 20/2007, de 11 de julio, del Estatuto del trabajo autónomo y, en su caso, aquella efectuada en el período al que se refiere el apartado 2 del citado artículo, salvo que los rendimientos percibidos en el ejercicio a que corresponde este periodo superen el importe del salario mínimo interprofesional.

Asimismo, no serán objeto de la regularización anual las bases de cotización mensuales de los trabajadores incluidos en el Régimen Especial de los Trabajadores por Cuenta Propia o Autónomos que hayan sido tenidas en cuenta para el cálculo de la base reguladora de cualquier prestación económica del sistema de la Seguridad Social reconocida con anterioridad a la fecha en que se haya llevado a cabo dicha regularización, así como las bases de cotización aplicables hasta el inicio de la percepción de la prestación.

Tampoco serán objeto de regularización anual las bases de cotización mensuales de los períodos en los que se haya percibido cualesquiera de las prestaciones indicadas en el párrafo anterior.

En consecuencia, las referidas bases de cotización adquirirán carácter definitivo respecto de esos meses, sin que proceda la revisión del importe de las prestaciones causadas.

La regularización efectuada conforme a lo establecido en este artículo se llevará a cabo sin perjuicio de las liquidaciones complementarias de cuotas que corresponda efectuar de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 36.1.b) del texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social.

2. Para determinar si procede o no la regularización y, en su caso, el importe de la misma se seguirán las siguientes reglas:

1.ª Cálculo de días objeto de regularización: Se determinarán el número de días de alta, en el año de que se trate, descontándose de éstos el número de días de los períodos a los que se refieren las letras c), d) y e) del artículo 44.3, los días en los que se haya cotizado conforme a lo establecido en el artículo 38 ter de la Ley 20/2007, de 11 de julio, y los días a los que se refieren los párrafos cuarto y quinto del apartado 1.

2.ª Cálculo del promedio mensual de los rendimientos netos obtenidos: El importe de los rendimientos netos anuales comunicados por la correspondiente Administración tributaria, respecto de la anualidad de que se trate, una vez descontados los porcentajes a los que se refiere el artículo 308 del texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social, se dividirá entre el número de días en situación de alta calculados conforme a la regla 1.ª y se multiplicará por 30.

3.ª Cálculo del promedio mensual de las bases de cotización provisionales:

a) Se procederá a sumar el importe de las bases de cotización provisionales de la totalidad de los meses de la anualidad de que se trate.

b) De dicha suma se descontarán proporcionalmente los importes de las bases de cotización mensuales correspondientes a los días a descontar a los que se refiere la regla 1.ª

c) El resultado obtenido se dividirá entre el número de días a los que se refiere la regla 1.ª y el resultado se multiplicará por 30.

4.ª Comprobación del tramo aplicable de rendimientos netos de la tabla general o reducida: Se determinará el tramo de rendimientos netos mensuales de la tabla general o reducida, a las que se refiere el artículo 308 del texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social, en el que se encuentra comprendido el importe obtenido tras la aplicación de la regla 2.ª

En el caso de las personas trabajadoras por cuenta propia o autónomas a las que se refiere la letra b) del artículo 44.3, si el tramo de rendimientos netos mensuales determinado conforme a esta regla está incluido en la tabla reducida de bases de cotización, resultará de aplicación en cualquier caso la base de cotización que determine la correspondiente Ley de Presupuestos Generales del Estado como base de cotización mínima para contingencias comunes para los trabajadores incluidos en el Régimen General de la Seguridad Social del grupo de cotización 7.

5.ª Contraste entre el tramo obtenido en la regla anterior y la base de cotización promedio mensual de la regla 3.ª: Se verificará si la base de cotización promedio mensual es inferior a la base mínima del tramo que corresponda por aplicación de la regla 4.ª; está comprendida entre la base mínima y máxima de dicho tramo; o es superior a la base máxima de este tramo.

a) Si la base de cotización promedio mensual está comprendida entre la base mínima y máxima mensual del tramo que corresponda por aplicación de la regla 4.ª, no procederá la regularización de las bases de cotización y cuotas provisionales, pasando a tener estas la condición de definitivas.

b) Si la base de cotización promedio mensual es inferior a la base mínima del tramo que corresponda por aplicación de la regla 4.ª, la base de cotización definitiva será la base mínima de dicho tramo, y se procederá a reclamar, en su caso, en un solo acto, a través de este procedimiento de regularización, las cuotas que correspondan en función del total de las diferencias, positivas o negativas, entre las bases de cotización provisionales de cada mes y la base de cotización mínima correspondiente al tramo, sin perjuicio de tener en cuenta aquellas otras diferencias de cotización derivadas de los datos disponibles en el momento en el que se lleve a cabo dicho proceso de regularización, con independencia de que estas pudieran afectar a periodos cuyas bases de cotización provisionales pasen a tener la consideración de definitivas.

En el caso de que el resultado conjunto de la regularización de las bases de cotización provisionales y las diferencias en la cotización detectadas de acuerdo con los datos disponibles, suponga una diferencia de cotización a ingresar por el interesado, este deberá ingresar el importe de la diferencia hasta el último día del mes siguiente a aquel en que se les haya notificado el resultado de la regularización, sin aplicación de interés de demora o recargo alguno de abonarse en ese plazo. El pago de dichas diferencias deberá efectuarse mediante el documento de ingreso que facilite la Tesorería General de la Seguridad Social en la notificación del resultado de la regularización, o que ponga a disposición de los interesados a través de los correspondientes servicios telemáticos.

Cuando no se proceda al ingreso de las cuotas en el plazo indicado, procederá la reclamación administrativa de dichas cuotas conforme al procedimiento general establecido para la gestión recaudatoria del sistema de la Seguridad Social.

En el caso de que el resultado conjunto de la regularización de las bases de cotización provisionales y las diferencias en la cotización detectadas de acuerdo con los datos disponibles, suponga una diferencia de cotización a devolver al interesado, se aplicará el procedimiento previsto en la letra c) siguiente.

c) Si la base de cotización promedio mensual es superior a la base máxima del tramo que corresponda por aplicación de la regla 4.ª, la base de cotización definitiva será la base máxima de dicho tramo, y se procederá a devolver de oficio, en su caso, en un solo acto, a través de este procedimiento de regularización, las cuotas que correspondan en función del total de las diferencias, positivas o negativas, entre la base de cotización máxima correspondiente al tramo y las bases de cotización provisionales de cada mes, sin perjuicio de tener en cuenta aquellas otras diferencias de cotización derivadas de los datos

disponibles en el momento en el que se lleve a cabo dicho proceso de regularización, con independencia de que estas pudieran afectar a periodos cuyas bases de cotización provisionales pasen a tener la consideración de definitivas.

En este sentido, la Tesorería General de la Seguridad Social devolverá el importe que proceda sin aplicación de interés de demora alguno, antes del 30 de abril del ejercicio siguiente a aquel en que la correspondiente Administración tributaria haya comunicado los rendimientos computables.

En el caso de que el resultado conjunto de la regularización de las bases de cotización provisionales y las diferencias en la cotización detectadas de acuerdo con los datos disponibles, suponga una diferencia de cotización a ingresar por el interesado, el pago de esta deberá ser efectuado por el trabajador autónomo o por cuenta propia de conformidad con el procedimiento previsto en la letra b) anterior.

d) A efectos de lo establecido en las letras b) y c), en el caso de que en un mes no figure la persona trabajadora por cuenta propia o autónoma en situación de alta durante todos los días del mismo, una vez considerados los periodos y situaciones a los que se refiere la regla 1.ª, las bases de cotización, mínimas y máximas del tramo aplicable de rendimientos netos serán las proporcionales al número de días de alta en dicho mes, calculados conforme a la citada regla.

6.ª Con independencia de lo indicado en las reglas anteriores, en el caso de los trabajadores a los que se refiere la disposición transitoria sexta del Real Decreto-ley 13/2022, de 26 de julio, a los que resultase de aplicación lo dispuesto en la regla 5.ªc) podrán, no obstante, con independencia de que las bases de cotización provisionales que hubiesen elegido durante el año de que se trate fuesen superiores o inferiores a la correspondiente a 31 de diciembre de 2022, optar por mantener, mediante la correspondiente renuncia a la devolución de cuotas, como bases definitivas las bases provisionales en el supuesto de que el promedio de las mismas sea superior a la base que le correspondería con arreglo a la regularización, siempre que dicho promedio no sea superior a la base de cotización que les resultase aplicable el 31 de diciembre de 2022, en cuyo caso resultará de aplicación esta última.

La renuncia a la base de cotización calculada como consecuencia de la regularización se podrá solicitar hasta el último día del mes natural inmediatamente posterior a aquel en que se comunique el resultado de la regularización e implicará, en su caso, la renuncia a la posible devolución de cuotas.

Aún en el supuesto de que se hubiese solicitado la renuncia a que se refiere el párrafo anterior, se efectuará de oficio una devolución de cuotas por el importe correspondiente a la diferencia entre el promedio de las bases de cotización provisionales y la base de cotización correspondiente al 31 de diciembre de 2022, cuando aquel promedio sea superior a esta.

La devolución de cuotas que resulte de lo dispuesto en los párrafos anteriores se efectuará, siempre y cuando el resultado conjunto de la regularización de las bases de cotización provisionales y las diferencias en la cotización detectadas de acuerdo con los datos disponibles suponga una diferencia de cotización a favor del interesado, aplicándose, en dicho caso, el procedimiento previsto en la letra c) de la anterior regla 5.ª

7.ª Determinado el importe de las diferencias entre las bases de cotización provisionales y las bases de cotización definitivas, conforme a lo establecido en las reglas anteriores, se aplicarán a dichas diferencias los tipos y demás de condiciones de cotización correspondientes a los períodos de liquidación objeto de regularización.

3. En el supuesto de trabajadores autónomos que, en el período anual objeto de regularización, se hayan mantenido en situación de alta, simultánea o sucesivamente, en el Régimen Especial para Trabajadores por Cuenta Propia o Autónomos y, como trabajador por cuenta propia, en el Grupo I del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, el importe de los rendimientos netos anuales aplicable a cada uno de los dos regímenes especiales será el resultado de multiplicar por el número de días de alta en cada uno de los regímenes que son objeto de regularización el cociente resultante de dividir el importe total de los rendimientos computables correspondientes a la totalidad de las actividades autónomas, una vez deducido el importe de los gastos genéricos, entre el

número total de días de alta en cada régimen en el correspondiente año como trabajador autónomo, incluyendo los posibles días superpuestos.

4. En el supuesto de trabajadores autónomos artistas que se hayan acogido a la aplicación del régimen de cotización establecido en el artículo 313 bis del texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social, a efectos de lo establecido en su apartado 2, cuando en el mismo ejercicio objeto de regularización hayan causado alta, en el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores por Cuenta Propia o Autónomos, como consecuencia de otra actividad como trabajador autónomo diferente a la actividad artística, el promedio de los rendimientos netos mensuales efectivamente obtenidos se calculará teniendo en cuenta la totalidad de los rendimientos computables derivados de las diferentes actividades realizadas como trabajador autónomo correspondientes al año de que se trate.

En el supuesto indicado en el párrafo anterior, cuando los rendimientos netos anuales efectivamente obtenidos en el año fuesen iguales o inferiores a los establecidos en el apartado 1 del referido artículo 313 bis, lo establecido en el apartado 2, párrafo primero, de dicho artículo únicamente será aplicable al periodo de alta consecuencia de la actividad artística y al resto de períodos les resultará de aplicación lo establecido en el artículo 308.1.c) del texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social, siendo su base de cotización definitiva la mínima del tramo 1 de la tabla reducida que corresponda. Si, por el contrario, los rendimientos netos anuales efectivamente obtenidos en el año fuesen superiores a los establecidos en el artículo 313 bis.1, a todos los períodos de alta les resultará de aplicación lo establecido en el artículo 308.1.c) del texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social.

El mismo tratamiento establecido en los dos párrafos anteriores se aplicará a las situaciones en que se simultanee la actividad artística con otra actividad por cuenta propia diferente de la actividad artística siempre y cuando por dichos períodos los trabajadores autónomos artistas se hubiesen acogido a la aplicación del régimen de cotización establecido en el artículo 313 bis del texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social.

5. En el caso de los trabajadores autónomos, incluidos los socios trabajadores de las cooperativas de trabajo asociado, dedicados a la venta ambulante, que hubiesen elegido cotizar por una base equivalente a un determinado porcentaje de la base mínima del tramo 1 de la tabla reducida, según lo establecido legalmente, cuando el promedio de los rendimientos netos mensuales efectivamente obtenidos sea inferior al importe de los rendimientos netos establecidos para cada año para el tramo 1 de la tabla reducida, no se procederá a la regularización de bases y cuotas establecida en el artículo 308.1.c) del texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social.

Cuando el promedio de los rendimientos netos mensuales efectivamente obtenidos sea igual o superior al importe de los rendimientos netos establecidos para cada año para el tramo 1 de la tabla reducida, se procederá a la regularización de bases y cuotas conforme lo establecido en dicho artículo.

A efectos de lo establecido en los párrafos anteriores, el promedio de los rendimientos netos mensuales efectivamente obtenidos se calculará teniendo en cuenta la totalidad de los rendimientos computables correspondientes al año de que se trate, con independencia de que durante dicho año todos o solo parte de los períodos de alta se correspondan con la actividad de venta ambulante.

En el caso de que en un mismo año solo una parte de los períodos de alta se corresponda con la actividad de venta ambulante y el promedio de los rendimientos netos mensuales efectivamente obtenidos en la totalidad del año fuese inferior al establecido para el tramo 1 de la tabla reducida, al período de alta por la actividad de venta ambulante le resultará de aplicación lo establecido en el párrafo primero y al resto de períodos les resultará de aplicación lo establecido en el artículo 308.1.c) del texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social, siendo su base de cotización definitiva la mínima del tramo 1 de la tabla reducida que corresponda. Si, en el mismo supuesto anterior, el promedio de los rendimientos netos mensuales efectivamente obtenidos en la totalidad del año fuese igual o superior al importe de los rendimientos netos establecido para el tramo 1 de la tabla reducida, a todos los períodos de alta les resultará de aplicación lo establecido en el citado artículo 308.1.c) del texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social.

Subsección 2.ª Dinámica de la obligación de cotizar

Artículo 47. *Período de liquidación y contenido de la obligación de cotizar.*

1. El período de liquidación de la obligación de cotizar al Régimen Especial de los Trabajadores por Cuenta Propia o Autónomos estará siempre referido a meses completos, aunque en el caso de las altas y de las bajas a que se refieren, respectivamente, los apartados 2.a) y 4.a) del artículo 46 del Reglamento general sobre inscripción de empresas y afiliación, altas, bajas y variaciones de datos de trabajadores en la Seguridad Social, comprenderá los días de prestación efectiva de la actividad por cuenta propia en el mes en que aquellas se hayan producido, exigiéndose la fracción de la cuota mensual correspondiente a dichos días; a tal efecto, la cuota fija mensual se dividirá por treinta en todo caso.

La determinación de las cuotas en este régimen especial se efectuará mediante el sistema de liquidación simplificada, regulado en los artículos 15 y siguientes de este reglamento.

2. La obligación de cotizar a este régimen especial nacerá:

a) Desde el día en que concurran las condiciones determinantes para la inclusión en su campo de aplicación del sujeto obligado a cotizar, en el caso de las altas a que se refiere el artículo 46.2.a) del Reglamento general sobre inscripción de empresas y afiliación, altas, bajas y variaciones de datos de trabajadores en la Seguridad Social.

b) Desde el día primero del mes natural en que concurran las condiciones determinantes para la inclusión en su campo de aplicación del sujeto obligado a cotizar, en los casos de las altas a que se refiere el artículo 46.2, párrafos b) y c), del Reglamento general sobre inscripción de empresas y afiliación, altas, bajas y variaciones de datos de trabajadores en la Seguridad Social.

c) Cuando la Tesorería General de la Seguridad Social practique el alta de oficio en este régimen especial, la obligación de cotizar nacerá desde el día primero del mes natural en que resulte acreditada la concurrencia de los requisitos para la inclusión en su campo de aplicación.

3. La obligación de cotizar a este régimen especial se extinguirá:

a) Desde el día en que las condiciones de inclusión en su campo de aplicación dejen de concurrir en el sujeto de la obligación de cotizar, en el caso de las bajas a que se refiere el artículo 46.4.a) del Reglamento general sobre inscripción de empresas y afiliación, altas, bajas y variaciones de datos de trabajadores en la Seguridad Social, siempre que la baja se comunique en el tiempo y la forma establecidos.

b) Al vencimiento del último día del mes natural en que las condiciones de inclusión en su campo de aplicación dejen de concurrir en el sujeto de la obligación de cotizar, en el caso de las bajas a que se refiere el artículo 46.4.b) del Reglamento general sobre inscripción de empresas y afiliación, altas, bajas y variaciones de datos de trabajadores en la Seguridad Social, siempre que la baja se comunique en el tiempo y la forma establecidos.

c) En los casos en que no se comunique la baja no se extinguirá la obligación de cotizar sino hasta el último día del mes natural en que la Tesorería General de la Seguridad Social conozca el cese del trabajador en su actividad por cuenta propia.

d) Cuando la Tesorería General de la Seguridad Social practique la baja de oficio, por conocer el cese en la actividad como consecuencia de la actuación del Organismo Estatal Inspección de Trabajo y Seguridad Social, por los datos obrantes en la misma o en una entidad gestora o por cualquier otro procedimiento, la obligación de cotizar se extinguirá el último día del mes natural en que se haya llevado a cabo dicha actuación inspectora o se hayan recibido los datos o documentos que acrediten el cese en la actividad.

No obstante lo dispuesto en el párrafo anterior, los interesados podrán demostrar, por cualquier medio de prueba admitido en derecho, que el cese en la actividad tuvo lugar en otra fecha a efectos de la extinción de la obligación de cotizar, sin perjuicio, en su caso, de los efectos que deban producirse tanto en orden a la devolución de las cuotas que resulten indebidamente ingresadas como respecto del reintegro de las prestaciones que resulten indebidamente percibidas, salvo que por aplicación de las prescripciones no fueran exigibles la devolución ni el reintegro.

4. La cotización por las prestaciones de incapacidad temporal derivada de contingencias comunes y por cese de actividad en este régimen especial se regirá por las siguientes reglas:

1.ª En los supuestos de cobertura obligatoria de dichas prestaciones, la obligación de cotizar nacerá y se extinguirá conforme a lo indicado en los apartados 2 y 3 de este artículo, salvo en la situación prevista en el artículo 48.4 del Reglamento general sobre inscripción de empresas y afiliación, altas, bajas y variaciones de datos de trabajadores en la Seguridad Social respecto al Sistema Especial para Trabajadores por Cuenta Propia Agrarios, en que su nacimiento coincidirá con los efectos establecidos en dicho artículo para la protección obligatoria de esas prestaciones.

2.ª En los supuestos de acogimiento voluntario a dichas prestaciones, en el Sistema Especial para Trabajadores por Cuenta Propia Agrarios y conforme a lo previsto en el artículo 48.4 del reglamento general antes citado, el contenido de la obligación de cotizar será el siguiente:

a) Cuando la solicitud de cobertura de ambas prestaciones se formule junto con la petición de alta en este régimen especial, la obligación de cotizar nacerá desde el mismo día en que surta efectos dicha alta.

Cuando los trabajadores que ya estuvieran incluidos en el Sistema Especial para Trabajadores por Cuenta Propia Agrarios formulen la petición de acogimiento voluntario a cualquiera de las dos prestaciones, la obligación de cotizar nacerá desde el día 1 de enero del año siguiente al de la solicitud.

b) La obligación de cotizar se mantendrá por un período mínimo de un año natural y se prorrogará automáticamente por períodos de igual duración.

c) La obligación de cotizar por incapacidad temporal y por cese de actividad se extinguirá por renuncia a su cobertura, en los supuestos y con los efectos previstos en el artículo 48.4 del Reglamento general sobre inscripción de empresas y afiliación, altas, bajas y variaciones de datos de trabajadores en la Seguridad Social, o por la baja en este régimen especial, con los efectos previstos en el apartado 3 de este artículo.

5. La cotización por las contingencias de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales en este régimen especial determinará el nacimiento de la obligación de cotizar por la misma base de cotización que para las contingencias comunes, a la que se aplicará el tipo único de cotización fijado, para cada ejercicio económico, en la Ley de Presupuestos Generales del Estado.

En el Sistema Especial para Trabajadores por Cuenta Propia Agrarios establecido en este régimen especial, la cotización por las contingencias de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales se ajustará a las siguientes reglas:

1.ª Si los trabajadores incluidos en este sistema especial hubiesen optado por proteger la totalidad de las contingencias profesionales, la cotización por dichas contingencias se efectuará aplicando a la base elegida el tipo de cotización que corresponda de la tarifa de primas vigente.

2.ª Si los trabajadores incluidos en este sistema especial no hubiesen optado por proteger la totalidad de las contingencias profesionales, la cotización obligatoria respecto a las de incapacidad permanente y muerte y supervivencia se efectuará aplicando a la base elegida el tipo de cotización fijado, para cada ejercicio económico, en la Ley de Presupuestos Generales del Estado.

6. En lo no previsto en los apartados precedentes, el contenido de la obligación de cotizar a este régimen especial, así como su objeto y la forma y plazo de la liquidación de cuotas se regirán por lo dispuesto en los artículos 12 y siguientes de este reglamento.

Subsección 3.ª Supuestos especiales de cotización

Artículo 48. *Cotización en determinadas situaciones de alta y asimiladas a la de alta.*

1. Los trabajadores autónomos que, en razón de un trabajo por cuenta ajena desarrollado simultáneamente, coticen por contingencias comunes en régimen de

pluriactividad, y teniendo en cuenta tanto las cotizaciones efectuadas en el Régimen Especial de los Trabajadores por Cuenta Propia o Autónomos como las aportaciones empresariales y las correspondientes al trabajador en el régimen de Seguridad Social que corresponda por su actividad por cuenta ajena, tendrán derecho a la devolución del 50 por ciento del exceso en que sus cotizaciones ingresadas superen la cuantía que se establezca a tal efecto por la Ley de Presupuestos Generales del Estado para cada ejercicio económico, con el tope del 50 por ciento de las cuotas ingresadas en este régimen especial, en razón de su cotización por las contingencias comunes.

La devolución se efectuará de oficio por la Tesorería General de la Seguridad Social en el plazo de cuatro meses desde la regularización anual de la cotización prevista en el artículo 46 de este reglamento, salvo cuando concurran especialidades en la cotización que impidan efectuarla en esos plazos o resulte necesaria la aportación de datos por parte del interesado, en cuyo caso el reintegro se realizará con posterioridad a aquellos.

2. Los pensionistas de jubilación, en su modalidad contributiva, que permanezcan en alta en el Régimen Especial de los Trabajadores por Cuenta Propia o Autónomos por resultar compatible su trabajo por cuenta propia con la percepción de su pensión, en los términos y condiciones establecidos en el artículo 214 del texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social, únicamente cotizarán por la prestación de incapacidad temporal derivada de contingencias comunes y por las contingencias de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales.

Durante esta situación, los referidos pensionistas también estarán sujetos a la cotización especial de solidaridad por contingencias comunes establecida en el artículo 310.1 del texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social, con aplicación del tipo de cotización del 9 por ciento sobre la base por contingencias comunes. Dicha cotización no será computable a efectos de determinar la base reguladora de las prestaciones.

La misma cotización especial de solidaridad será aplicable a los pensionistas de jubilación que compatibilicen su pensión con una actividad profesional por cuenta propia estando incluidos en una mutualidad alternativa al Régimen Especial de los Trabajadores por Cuenta Propia o Autónomos, en los términos del artículo 310.2 del texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social.

3. Las personas trabajadoras por cuenta propia o autónomas que hayan alcanzado la edad de acceso a la pensión de jubilación y que permanezcan en alta en el Régimen Especial de los Trabajadores por Cuenta Propia o Autónomos en los supuestos previstos en el artículo 311 del texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social, únicamente cotizarán por la prestación de incapacidad temporal derivada de contingencias comunes y por las contingencias de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales, hasta la fecha de efectos de la baja en este régimen especial.

4. Durante la percepción de la prestación económica por cese de actividad, la base de cotización en el Régimen Especial de los Trabajadores por Cuenta Propia o Autónomos será la correspondiente a la base reguladora de dicha prestación, determinada conforme a lo dispuesto en el artículo 339.1 del texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social, sin que, en ningún caso, dicha base pueda ser inferior al importe de la base mínima del tramo 1 de la tabla reducida.

Conforme a lo indicado en el apartado 1 de este artículo, la base de cotización aplicable durante la percepción de la prestación económica por cese de actividad tendrá carácter definitivo.

5. En el supuesto de trabajadoras autónomas víctimas de violencia de género que cesen en su actividad para hacer efectiva su protección o su derecho a la asistencia social integral, la obligación de cotizar a este régimen especial se suspenderá durante un período de seis meses, que serán considerados como de cotización efectiva a efectos de las prestaciones de la Seguridad Social.

A los efectos indicados, la base de cotización durante dicho período será equivalente al promedio de las bases cotizadas durante los seis meses previos a la suspensión de la obligación de cotizar.

Sección 5.ª Régimen especial de empleados del hogar

(Suprimida).

Artículo 49. *Nacimiento, duración y extinción de la obligación de cotizar.*

(Suprimido).

Artículo 50. *Liquidación de la cuota como objeto de la obligación de cotizar.*

(Suprimido).

Sección 6.ª Régimen especial de los trabajadores del mar

Artículo 51. *Sujetos de la obligación de cotizar.*

1. En el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar estarán sujetos a la obligación de cotizar los trabajadores por cuenta ajena que, en razón de la actividad que realicen, se encuentren comprendidos en el campo de aplicación de dicho Régimen y los empresarios por cuya cuenta trabajen aquéllos, así como los trabajadores por cuenta propia o autónomos que por su actividad estén igualmente incluidos en su campo de aplicación.

2. Respecto de los trabajadores por cuenta ajena, para la cotización por contingencias comunes y profesionales será de aplicación lo dispuesto en el artículo 22 sin otras particularidades que las siguientes:

a) La cotización por accidentes de trabajo y enfermedades profesionales correrá a cargo de los empresarios. No obstante, cuando se trate de embarcaciones en las que el trabajo sea remunerado por el sistema denominado «a la parte», esta cotización podrá deducirse del «monte mayor» o «montón».

b) En la cotización por contingencias comunes, los empresarios descontarán a sus trabajadores, en el momento de hacerles efectivas sus retribuciones, la parte de cuota que corresponde a las aportaciones de los mismos, entendiéndose que este momento será el del reparto del «monte menor» cuando se trate de trabajadores retribuidos por el sistema «a la parte». Si no se realiza así, no podrá efectuarlo con posterioridad, quedando obligados a ingresar la totalidad de las cuotas a su exclusivo cargo.

3. Respecto a los trabajadores por cuenta propia, la cotización a este régimen especial correrá a su exclusivo cargo, siendo responsables directos del cumplimiento de la obligación de cotizar.

Los trabajadores por cuenta propia también son responsables subsidiarios del cumplimiento de la obligación de cotizar con respecto a sus familiares colaboradores incorporados en este régimen en virtud del artículo 4.2 de la Ley 47/2015, de 21 de octubre, reguladora de la protección social de las personas trabajadoras del sector marítimo-pesquero, así como las sociedades regulares colectivas y las sociedades comanditarias con respecto a sus socios industriales incluidos en este régimen por razón de su actividad marítimo-pesquera; sin perjuicio, en ambos casos, del derecho del responsable subsidiario a repetir contra el principal obligado al pago.

Las cooperativas de trabajo asociado que hayan optado por la incorporación de sus socios trabajadores en este régimen especial, como trabajadores por cuenta propia, responderán solidariamente del cumplimiento de la obligación de cotizar de aquellos.

Artículo 52. *Bases y tipos de cotización respecto a los trabajadores por cuenta ajena.*

1. La cotización para todas las contingencias y situaciones protegidas en el Régimen Especial de los Trabajadores del Mar respecto a los trabajadores por cuenta ajena en él incluidos se efectuará en función de las remuneraciones efectivamente percibidas, computadas según las reglas establecidas para la cotización al Régimen General de la Seguridad Social y con sujeción a los límites absolutos de los topes mínimo y máximo, y a los relativos de las bases mínimas y máximas aplicables a cada grupo de categorías profesionales, en los términos establecidos en los artículos 23 a 26 de este reglamento, sin más particularidades que las aplicables a los trabajadores por cuenta ajena incluidos en los grupos segundo y tercero de cotización de este régimen especial, a que se refiere el artículo 10 de la Ley 47/2015, de 21 de octubre, cuyas bases de cotización se determinarán

anualmente por el Ministerio de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones, con el alcance y en los términos previstos en el artículo 9.1 de dicha ley.

2. La fijación de los tipos de cotización respecto a los trabajadores por cuenta ajena incluidos en este régimen especial, así como su distribución para determinar las aportaciones de empresarios y trabajadores, se regirá por lo dispuesto en los artículos 10 y 11 de este reglamento.

Artículo 53. *Bases y tipos de cotización respecto a los trabajadores por cuenta propia.*

1. Lo dispuesto en los artículos 44 a 46 de este reglamento en cuanto a la elección de bases de cotización en función de los rendimientos netos de la actividad económica o profesional de los trabajadores autónomos y a sus posibles cambios posteriores, así como a su posterior regularización anual, resultará de aplicación a los trabajadores por cuenta propia incluidos en el grupo primero de cotización del Régimen Especial de los Trabajadores del Mar.

Respecto a los trabajadores por cuenta propia incluidos en los grupos segundo y tercero de cotización de este régimen especial, sus bases de cotización se determinarán anualmente por el Ministerio de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones, con el alcance y en los términos previstos en el artículo 9.1 de la Ley 47/2015, de 21 de octubre.

2. La fijación de los tipos de cotización respecto a los trabajadores por cuenta propia se regirá por lo dispuesto en los artículos 10 y 11 de este reglamento.»

Artículo 54. *Período de liquidación y contenido de la obligación de cotizar.*

1. Respecto de los trabajadores por cuenta ajena incluidos en este régimen especial, el nacimiento, duración y extinción de la obligación de cotizar y el período, forma y plazo de la liquidación de las cuotas, así como su comprobación y control, se regirán por lo dispuesto en el artículo 28 de este reglamento para el Régimen General de la Seguridad Social.

2. Respecto de los trabajadores por cuenta propia incluidos en este régimen especial, el período, forma y plazo de la liquidación de las cuotas y el nacimiento, duración y extinción de la obligación de cotizar se regirán por lo dispuesto en el artículo 47 de este reglamento para el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores por Cuenta Propia o Autónomos.

Artículo 55. *Supuestos especiales de cotización.*

1. Los consejeros y administradores de sociedades de capital y los prácticos de puerto incluidos como asimilados a trabajadores por cuenta ajena en este régimen especial, en los términos del artículo 5 de la Ley 47/2015, de 21 de octubre, no estarán obligados a cotizar por la contingencia de desempleo ni al Fondo de Garantía Salarial.

2. Lo previsto en el artículo 48 respecto a los supuestos especiales de cotización al Régimen Especial de los Trabajadores por Cuenta Propia o Autónomos, resultará de aplicación a los trabajadores por cuenta propia incluidos en este régimen especial.

[. . .]

Sección 9.ª Normas comunes a los diversos regímenes especiales

Artículo 61. *Remisión a otras normas.*

En todo lo que no se halle previsto en las Secciones precedentes y en las normas para su aplicación y desarrollo, los sujetos de la obligación de cotizar, las bases, topes, tipos, porcentajes, contenido, período, forma, lugar y plazo de la liquidación de cuotas en los Regímenes Especiales de la Seguridad Social se regirán por las disposiciones relativas al Régimen General, contenidas en la sección 2.ª de este capítulo, sin perjuicio de lo establecido en las normas comunes y para los supuestos especiales del Sistema, en las secciones 1.ª y 10.ª del mismo.

Sección 10.ª Supuestos especiales de diversos regímenes del sistema

Subsección 1.ª Peculiaridades de la cotización en razón de la protección y de la colaboración en la misma

Artículo 62. *Empresas excluidas o colaboradoras en la gestión de determinadas contingencias comunes. Coeficientes reductores.*

1. Cuando los sujetos obligados a cotizar a alguno de los Regímenes del sistema de la Seguridad Social estén excluidos de alguna contingencia, financiada con cargo al respectivo tipo único de cotización, o cuando se trate de empresas autorizadas para colaborar voluntariamente en la gestión de la asistencia sanitaria y/o de la incapacidad temporal, debidas a enfermedad común o a accidente no laboral, el tipo único de cotización vigente será, asimismo, aplicable a las correspondientes bases de cotización, pero se reducirá la cuota íntegra resultante que correspondería de no existir la exclusión o colaboración, mediante la aplicación de un coeficiente o coeficientes fijados para cada ejercicio económico.

2. Los coeficientes a que se refiere el apartado anterior se determinarán teniendo en cuenta la relación existente entre el importe del gasto presupuestado para las prestaciones a que afecte la exclusión o la colaboración y el importe del total previsto, que, en ambos casos, hayan de ser financiados con cotizaciones y demás recursos distintos a las aportaciones del Estado. En la determinación de los coeficientes aplicables se tendrá en cuenta, además, la obligación de contribuir a satisfacer las exigencias de la solidaridad nacional, de acuerdo con lo dispuesto en el apartado 5 del artículo 77 del texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social.

Artículo 63. *Cotización para la inclusión en la protección por asistencia sanitaria.*

1. La cuota que corresponde satisfacer en concepto de asistencia sanitaria, en favor de los trabajadores emigrantes y sus familiares residentes en el territorio nacional, en los términos regulados en el Decreto 1075/1970, de 9 de abril, sobre asistencia sanitaria a los trabajadores españoles emigrantes y a los familiares de los mismos residentes en territorio nacional, se determinará aplicando el coeficiente que para cada ejercicio económico sea establecido, a la cuota íntegra resultante de aplicar a la base mínima de cotización correspondiente a los trabajadores mayores de dieciocho años el tipo de cotización vigente, en cada momento, en el Régimen General.

2. La cuota fija por beneficiario en concepto de asistencia médico-farmacéutica y servicios sociales en los supuestos previstos en el Decreto 670/1976, de 5 de marzo, por el que se regulan pensiones en favor de los españoles que habiendo causado mutilación a causa de la pasada contienda, no pueden integrarse en el Cuerpo de Caballeros Mutilados de Guerra; en la Ley 5/1979, de 18 de septiembre, sobre reconocimiento de pensiones, asistencia médico-farmacéutica y asistencia social en favor de las viudas y demás familiares de los españoles fallecidos como consecuencia o con ocasión de la pasada Guerra Civil, y en el Real Decreto 2635/1979, de 16 de noviembre, para la aplicación y cumplimiento de la Ley 5/1979, de 18 de septiembre, así como en la Ley 35/1980, de 26 de junio, sobre pensiones a los mutilados excombatientes de la Zona Republicana; en la Ley 6/1982, de 29 de marzo, de pensiones a los mutilados civiles de Guerra; y en el Título II de la Ley 37/1984, de 22 de octubre, sobre reconocimiento de derechos y servicios prestados a quienes durante la Guerra Civil formaron parte de las Fuerzas Armadas, Fuerzas de Orden Público y Cuerpo de Carabineros de la República, será fijada para cada ejercicio económico en la forma que se establezca por el Ministro de Trabajo y Seguridad Social.

Artículo 64. *Cotización en los contratos de aprendizaje.*

1. Respecto de los aprendices que tuviere contratados, el empresario estará obligado a cotizar a la Seguridad Social por las contingencias de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales, asistencia sanitaria, prestación económica correspondiente a los períodos de descanso por maternidad y pensiones que integran la protección social dispensada a los mismos.

1.º Para cubrir las anteriores contingencias el empresario ingresará mensualmente en la Seguridad Social la cuota única que determine para cada ejercicio la correspondiente Ley de Presupuestos Generales del Estado, siendo dicha cuota por contingencias comunes a cargo del empresario y del trabajador, y por contingencias profesionales a cargo exclusivo del empresario, cuya cuantía respectiva será la que en dicha Ley se establezca.

2.º La cuota mensual al Fondo de Garantía Salarial, a cargo del empleador, por cada aprendiz contratado, será la cantidad fijada en la mencionada Ley de Presupuestos Generales del Estado.

3.º La cuota mensual por formación profesional será la cantidad fijada en la Ley de Presupuestos Generales del Estado en cada ejercicio.

2. Las empresas que celebren contratos de aprendizaje con trabajadores minusválidos tendrán derecho a una reducción del 50 por 100 en las cuotas empresariales de Seguridad Social previstas para los contratos de aprendizaje.

Subsección 2.ª Peculiaridades respecto de las bases de cotización

Artículo 65. *Cotización en los supuestos de contratos de trabajo a tiempo parcial y de relevo.*

1. Respecto de los trabajadores por cuenta ajena en virtud de contratos a tiempo parcial y de relevo, la base de cotización para todas las contingencias y situaciones amparadas por la acción protectora del régimen de que se trate, incluidas las de desempleo, accidente de trabajo y enfermedad profesional y las demás que se recauden conjuntamente con las cuotas de Seguridad Social, se determinará conforme a lo establecido en el artículo 23 del presente Reglamento, por las retribuciones percibidas en función de las horas trabajadas.

2. La base de cotización así determinada no podrá ser inferior:

a) Para las contingencias comunes, al resultado de multiplicar la base mínima correspondiente a la categoría profesional del trabajador, adaptada por el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, conforme a lo dispuesto en el apartado 4 del artículo 9, por el número de horas realmente trabajadas en el mes a que se refiere la liquidación de cuotas.

b) Para las contingencias de desempleo, accidente de trabajo y enfermedad profesional y de los demás conceptos de recaudación conjunta, al resultado de multiplicar el tope mínimo absoluto, adaptado por el Ministerio citado en función de horas, conforme a lo dispuesto en el apartado 4 del artículo 9, por el número de horas realmente trabajadas, en el mes a que se refiere la liquidación de cuotas.

c) A los efectos de las operaciones indicadas en los párrafos anteriores, se computarán como horas efectivamente trabajadas las correspondientes al tiempo de descanso computables como de trabajo, que corresponda al descanso semanal y festivos.

3. Respecto de los trabajadores con contrato a tiempo parcial, que hayan acordado con su empresa que la totalidad de las horas de trabajo que anualmente deben realizar se presten en determinados períodos de cada año, percibiendo todas las remuneraciones anuales o las correspondientes al período inferior de que se trate, en esos períodos de trabajo concentrado, existiendo períodos de inactividad superiores al mensual, además de permanecer en alta en el Régimen de la Seguridad Social que corresponda por razón de la actividad y mientras no se extinga su relación laboral, subsistirá la obligación de cotizar conforme a las siguientes reglas:

1.ª La base de cotización se determinará al celebrarse el contrato de trabajo y al inicio de cada año en que el trabajador se encuentre en dicha situación, computando el importe total de las remuneraciones que tenga derecho a percibir el trabajador a tiempo parcial en ese año, con exclusión en todo caso de los importes correspondientes a los conceptos no computables en la base de cotización a la Seguridad Social de acuerdo con lo establecido en el artículo 23 de este Reglamento General y demás disposiciones complementarias.

2.ª El importe así obtenido se prorrateará entre los doce meses del año o del período inferior de que se trate, determinándose de ese modo la cuantía de la base de cotización correspondiente a cada uno de los mismos y con independencia de que las remuneraciones se perciban íntegramente en los períodos de trabajo concentrado o de forma prorrateada a lo largo del año o período inferior respectivo.

3.ª La base mensual de cotización, calculada conforme a las reglas anteriores, no podrá ser inferior al importe de la base mínima de cotización vigente en cada momento para los contratos de trabajo a tiempo parcial fijado en el apartado 2 de este artículo.

4.ª Si al final del ejercicio o período inferior de que se trate, el trabajador con contrato a tiempo parcial, subsistiendo su relación laboral, hubiere percibido remuneraciones por importe distinto al inicialmente considerado en ese año o período para determinar la base mensual de cotización durante el mismo, conforme a las reglas 1.ª a 3.ª anteriores, se procederá a realizar la correspondiente regularización. A tal efecto, el empresario deberá o bien practicar la correspondiente liquidación complementaria de cuotas por las diferencias en más y efectuar el pago dentro del mes de enero del año siguiente o del mes siguiente a aquel en que se extinga la relación laboral o bien solicitar, en su caso, la devolución de las cuotas que resulten indebidamente ingresadas.

5.ª Asimismo, la Administración de la Seguridad Social podrá efectuar de oficio las liquidaciones de cuotas y acordar las devoluciones solicitadas que sean procedentes, en especial, en los supuestos de extinción de la relación laboral de estos trabajadores con contrato a tiempo parcial por jubilación ordinaria o anticipada, por reconocimiento de la pensión por incapacidad permanente, por fallecimiento o por cualquier otra causa, con la consiguiente baja en el Régimen correspondiente de la Seguridad Social y cese en la obligación de cotizar.

4. Durante las situaciones de incapacidad temporal, maternidad, paternidad, riesgo durante el embarazo y riesgo durante la lactancia natural, la base diaria de cotización será la base reguladora diaria de la correspondiente prestación. En las situaciones de incapacidad temporal y de maternidad en las que no se haya causado derecho al respectivo subsidio, la base diaria de cotización se calculará, asimismo, en función de la base reguladora diaria de la prestación que hubiera correspondido, de haberse causado derecho a la misma.

Esta base de cotización se aplicará durante todos los días naturales en que el trabajador permanezca en alguna de las situaciones antes indicadas.

5. Será de aplicación a estos contratos lo dispuesto en el artículo 24 del presente Reglamento sobre cotización adicional por horas extraordinarias, que se realicen en el supuesto a que se refiere el apartado 3 del artículo 35 del Estatuto de los Trabajadores.

6. Lo dispuesto en los apartados 1, 2 y 3 anteriores será de aplicación a los socios trabajadores a tiempo parcial, asimilados a trabajadores por cuenta ajena, así como a los socios de trabajo a tiempo parcial de las sociedades cooperativas, determinándose la base de cotización en función de la remuneración que perciban por las horas de actividad cooperativizada.

Asimismo, lo dispuesto en los apartados 1 a 5 anteriores será aplicable al personal estatutario de las instituciones sanitarias del Instituto Nacional de Gestión Sanitaria y de los servicios de salud de las comunidades autónomas, a que se refiere el artículo 9.3.b) de la Ley 55/2003, de 16 de diciembre, del Estatuto marco del personal estatutario de los servicios de salud, que haya sido nombrado para la prestación de servicios de atención continuada fuera de la jornada establecida con carácter general conforme a lo establecido en el artículo 60 de dicha ley y en las condiciones previstas en la disposición adicional séptima del texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social. Si el período de inactividad continuada de este personal, que no haya acordado con su empresa la prestación de servicios en períodos concentrados, fuera superior a un mes natural, las instituciones sanitarias deberán notificar dicha situación a la Tesorería General de la Seguridad Social y no tendrán la obligación de cotizar en tal mes o, en su caso, meses, aunque continúen durante éstos en la situación de alta.

7. No se aplicará lo dispuesto en los apartados anteriores en aquellos regímenes en que la cotización no se determina en función de la remuneración percibida.

Artículo 66. *Cotización en supuestos de reducción de jornada de trabajo con disminución proporcional de la retribución.*

Lo dispuesto en el artículo anterior, a excepción de sus apartados 3 y 6, será de aplicación a la cotización relativa a los trabajadores por cuenta ajena y asimilados que reduzcan su jornada de trabajo, con disminución proporcional de sus retribuciones, en los supuestos previstos en el artículo 37 del texto refundido de la Ley del Estatuto de los

Trabajadores y en los artículos 48 y 49 de la Ley 7/2007, de 12 de abril, del Estatuto Básico del Empleado Público.

Artículo 67. *Mejoras de las bases de cotización.*

No procederá la aprobación u homologación de nuevas mejoras voluntarias de las bases de cotización ni el incremento de las ya existentes por encima de las cuantías máximas fijadas para cada ejercicio económico, sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 57.3 y 59.2 de este Reglamento.

Subsección 3.ª Peculiaridades de la cotización en determinadas situaciones de alta o de asimilación a la situación de alta

Artículo 68. *Cotización durante las situaciones de incapacidad temporal, maternidad, paternidad, riesgo durante el embarazo y riesgo durante la lactancia natural.*

1. La obligación de cotizar continuará en la situación de incapacidad temporal, cualquiera que sea su causa; durante los períodos de descanso por maternidad, adopción y acogimiento; en la situación de paternidad por nacimiento de hijo, adopción y acogimiento, y en las situaciones de riesgo durante el embarazo y de riesgo durante la lactancia natural, aunque constituyan motivo de suspensión de una relación laboral.

2. El Ministerio de Trabajo e Inmigración dictará las reglas aplicables para la determinación de las bases de cotización para contingencias comunes y profesionales durante las situaciones a que se refiere este artículo.

3. Salvo en los supuestos en que por disposición legal se disponga lo contrario, la base de cotización para las contingencias comunes durante tales situaciones no podrá ser inferior a la base mínima vigente en cada momento en el régimen de que se trate.

4. Cuando los trabajadores por cuenta ajena o asimilados compatibilicen la percepción de los subsidios por maternidad y paternidad con el disfrute de los períodos de descanso en régimen de jornada a tiempo parcial, la base de cotización vendrá determinada por los dos sumandos siguientes:

a) Base reguladora del subsidio, reducida en proporción inversa a la reducción que haya experimentado la jornada laboral.

b) Remuneraciones sujetas a cotización, en proporción a la jornada efectivamente realizada.

A efectos de cotización por accidentes de trabajo y enfermedades profesionales, se aplicarán los tipos de cotización que correspondan a cada uno de los sumandos anteriormente indicados.

5. A efectos de cotización por accidentes de trabajo y enfermedades profesionales durante las situaciones a que se refiere este artículo, los sujetos obligados aplicarán el tipo de cotización previsto para ellas en la tarifa de primas vigente, cualquiera que sea la categoría profesional y la actividad del trabajador.

6. Durante las situaciones de maternidad, paternidad, riesgo durante el embarazo y riesgo durante la lactancia natural, la entidad gestora o colaboradora competente, en el momento de hacer efectivo el subsidio que corresponda percibir a los trabajadores por cuenta ajena, procederá a deducir de su importe la cuantía a que ascienda la suma de las aportaciones del trabajador relativas a las cotizaciones a la Seguridad Social, desempleo y formación profesional, para su ingreso en la Tesorería General de la Seguridad Social.

En los supuestos a que se refiere el párrafo anterior, el empresario vendrá obligado a ingresar únicamente las aportaciones a su cargo correspondientes a la cotización a la Seguridad Social y por los demás conceptos de recaudación conjunta que, en su caso, procedan.

Artículo 69. *Situaciones de permanencia en alta sin retribución, cumplimiento de deberes de carácter público, permisos y licencias.*

1. En los supuestos en que se halle establecido que el trabajador por cuenta ajena deba permanecer en alta en el Régimen de la Seguridad Social en el que esté encuadrado aunque

no perciba de su empresa remuneraciones computables en la base de cotización, se mantendrá la obligación de cotizar.

Dicha obligación de cotizar existirá respecto de los trabajadores que se encuentren cumpliendo deberes de carácter público o desempeñando cargos de representación sindical siempre que ello no dé lugar a la excedencia en el trabajo.

Igualmente subsistirá obligación de cotizar durante los períodos de permisos y licencias que no den lugar a excedencias en el trabajo.

2. En los supuestos a que se refiere el apartado anterior, salvo que en las normas específicas se disponga otra cosa, para las contingencias comunes se tomará como base de cotización la mínima correspondiente en cada momento al grupo de la categoría profesional del trabajador y para las contingencias profesionales la base de cotización estará sujeta a los topes mínimos establecidos en el apartado 2 del artículo 9.

3. Durante las situaciones de asimilación al alta por cese anticipado de la actividad agraria y abandono de la producción lechera, previstas en el artículo 36.1.16 del Reglamento general sobre inscripción de empresas y afiliación, altas, bajas y variaciones de datos de trabajadores en la Seguridad Social, aprobado por el Real Decreto 84/1996, de 26 de enero, a los efectos de determinar las cuotas, se aplicarán las bases y tipos de cotización que, en cada momento, se hallen establecidos en el régimen de Seguridad Social de que se trate. Las cuotas serán ingresadas directamente por los beneficiarios de las ayudas o de los programas de abandono de la producción lechera."

Artículo 70. *Cotización en la situación de desempleo y por fomento del empleo.*

1. Durante la situación legal de desempleo, la base de cotización a la Seguridad Social de aquellos trabajadores por los que exista obligación legal de cotizar, será equivalente al promedio de las bases de los últimos seis meses de ocupación cotizada por contingencias comunes o, en su caso, por contingencias de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales, anteriores a la situación legal de desempleo o al momento en que cesó la obligación legal de cotizar.

1.º La reanudación de la prestación por desempleo, en los supuestos de suspensión del derecho, supondrá la reanudación de la obligación de cotizar por la base de cotización correspondiente al momento del nacimiento del derecho.

2.º Cuando se hubiese extinguido el derecho a la prestación por desempleo y, en aplicación del apartado 3 del artículo 210 del texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social, el trabajador opte por reabrir el derecho inicial por el período que le restaba y las bases y tipos de cotización que le correspondían, la base de cotización a la Seguridad Social, durante la percepción de dicha prestación, será la correspondiente al derecho inicial por el que opta.

3.º Durante la percepción del subsidio de desempleo, la base de cotización respecto de aquellos trabajadores por los que existe obligación de cotizar será la base mínima vigente en cada momento, con aplicación de los coeficientes reductores que, respecto de las correspondientes contingencias, fije para cada ejercicio el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social.

2. Las peculiaridades de la obligación de cotizar a la Seguridad Social o las cotizaciones adicionales a la misma, que se establezcan como consecuencia de medidas de fomento de empleo en sus diversas modalidades, se regirán por lo dispuesto en las normas que las hubieran establecido.

3. **(Derogado)**

Artículo 70 bis. *Cotización por determinadas remuneraciones, gratificaciones e indemnizaciones por razón del servicio percibidas por empleados públicos en situación de dependencia funcional.*

Las administraciones públicas, los organismos públicos y demás entidades de derecho público, vinculadas o dependientes de las mismas, así como los órganos constitucionales del Estado, serán responsables del cumplimiento de la obligación de cotizar por las remuneraciones, compensaciones, indemnizaciones u otros conceptos retributivos de similar naturaleza que abonen directamente con cargo a su propio presupuesto a los empleados

públicos que solo dependan de ellos funcionalmente y que estén previstos en la normativa que les sea de aplicación.

A tal fin, deberán ingresar tanto las aportaciones a su cargo como las de los empleados públicos a su servicio correspondientes a la cotización a la Seguridad Social, así como por conceptos de recaudación conjunta, en los mismos términos que las entidades de las que dicho personal dependa orgánicamente, a los únicos efectos de complementar la cotización a cargo de estas, sin que proceda aplicar la normativa establecida para cotizar en la situación de pluriempleo.

Subsección 4.ª Especialidades de la cotización en otras situaciones asimiladas a la de alta

Artículo 71. *Norma general.*

En las situaciones de convenio especial en sus diferentes tipos, traslado del trabajador fuera del territorio del Estado, suspensión del contrato de trabajo por realización del servicio militar o de la prestación social sustitutoria subsistiendo los efectos de la prestación del trabajo o su retribución, excedencia forzosa, períodos de inactividad entre los trabajos de temporada, períodos de prisión en los supuestos contemplados en la Ley de Amnistía, de 15 de octubre de 1977, percepción de ayudas previas a la jubilación ordinaria, así como en aquellas otras que determine el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social como situaciones asimiladas a la de alta, la obligación de cotizar existirá en los casos, con el alcance y en las condiciones que se establezcan para cada situación.

En los supuestos de convenio especial y demás situaciones asimiladas a la de alta que afecten sólo a una parte de la acción protectora y en los que se establezca la obligación de cotizar, se aplicarán los coeficientes que se señalen conforme a lo previsto en el apartado 2 del artículo 62 de este Reglamento.

Subsección 5.ª Sistemas especiales de cotización

Artículo 72. *Normas comunes.*

1. En aquellos Regímenes de la Seguridad Social en que así resulte necesario, el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social podrá establecer sistemas especiales en cuanto a la forma de cotización, previo informe del Ministerio competente por razón de la actividad o condición de las personas en ellos incluidos.

2. La regulación de dichos sistemas especiales se ajustará a los principios siguientes:

1.º Se determinará la cuantía de la cotización que corresponda al colectivo afectado, mediante una forma de estimación que aplique a las peculiaridades de la actividad objeto de dicho sistema las normas comunes del Régimen de que se trate en materia de tipos, bases de cotización y duración de la obligación de cotizar y permita establecer una cuantía que sea sensiblemente la misma que correspondería de no existir el sistema especial, salvo que, por excepción, deba ser de cuantía superior, manteniéndose siempre la coincidencia entre períodos de cotización y de protección y entre el importe global de aquélla y el volumen y composición del colectivo correspondiente.

2.º Periódicamente y de acuerdo con los plazos establecidos al autorizar el sistema, se procederá a determinar la cuantía de la cuota, adaptándola a las modificaciones que se hayan producido en los datos en que aquélla se haya basado y manteniendo constante la adecuación antes prescrita. La revisión se efectuará necesariamente siempre que se produzcan variaciones en los tipos o bases de cotización aplicables al Régimen de que se trate.

Subsección 6.ª Cotización adicional de solidaridad

Artículo 72 bis. *Normas para la aplicación de la cotización adicional de solidaridad.*

1. La cotización adicional de solidaridad con relación a las retribuciones a que se refiere el artículo 19 bis del texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social, aprobado por el Real Decreto Legislativo 8/2015, de 30 de octubre, se aplicará a la diferencia resultante

entre el importe de la base máxima de cotización por contingencias comunes aplicable a los trabajadores por cuenta ajena y el importe de la base de cotización superior a aquella que, conforme a lo dispuesto en el artículo 147 del referido texto refundido les hubiera correspondido de no existir esa base máxima, si se hubiesen aplicado las reglas de cotización a la retribución percibida durante el período de liquidación correspondiente al mes en que se hayan devengado las mencionadas retribuciones, con arreglo a los tramos y porcentajes fijados legalmente.

La distribución del tipo de cotización por solidaridad entre empresario y trabajador mantendrá la misma proporción que la distribución del tipo de cotización por contingencias comunes.

Lo dispuesto en este apartado se aplicará, asimismo, en los términos indicados, en aquellos supuestos en los que la cotización a la Seguridad Social se realice mediante bases o cuotas de cotización fijas.

El plazo reglamentario de ingreso de la cotización adicional de solidaridad finalizará el último día del mes siguiente a aquél en que deban abonarse las retribuciones a las que se refiere el artículo 19 bis del texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social.

2. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 29.2 del texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social, las empresas deberán comunicar por medios electrónicos a la Tesorería General de la Seguridad Social los datos identificativos de los trabajadores afectados por esta cotización adicional, así como el periodo en que deban abonarse las retribuciones, el importe de las retribuciones que determinen una base de cotización que supere la base máxima de cotización aplicable y el importe de las bases de cotización comprendidas entre la base máxima y la determinada por las retribuciones computables a estos efectos.

3. Corresponde a la Inspección de Trabajo y Seguridad Social, en el ejercicio de sus competencias, la vigilancia del cumplimiento de las obligaciones establecidas en este artículo.

Sin perjuicio de las competencias que tiene atribuidas la Inspección de Trabajo y Seguridad Social, la Tesorería General de la Seguridad Social ejercerá sobre esta cotización adicional de solidaridad las facultades de comprobación a las que se refiere el artículo 36.1 del texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social, con base en los datos disponibles en cada momento y que permitan recalcular las correspondientes liquidaciones de cuotas.

[. . .]

§ 38

Real Decreto 504/2011, de 8 de abril, de estructura orgánica y funciones del Instituto Social de la Marina

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

El Instituto Social de la Marina, como entidad de derecho público con personalidad jurídica propia, de ámbito nacional, que actúa bajo la dirección y tutela del Ministerio de Trabajo e Inmigración, está adscrito a la Secretaria de Estado de la Seguridad Social y tiene una doble dimensión de competencias: como organismo encargado de la atención social del sector marítimo-pesquero y como entidad gestora del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar.

Tanto su régimen jurídico, como su estructura orgánica y funciones, se encuentran regulados en una dispersa serie de disposiciones legales y reglamentarias entre las que cabe citar los Reales Decretos 1414/1981, de 3 de julio, por el que se reestructura el Instituto Social de la Marina, y 2358/1982, de 27 de agosto, por el que se determina la estructura orgánica del Instituto Social de la Marina, que establecen respectivamente las funciones y estructura organizativa del mismo, ambos modificados por el Real Decreto 171/2010, de 19 de febrero.

Si a ello sumamos la modificación operada por el Real Decreto 495/2010, de 30 de abril, por el que se aprueba la estructura orgánica básica de los departamentos ministeriales, en el marco del plan de austeridad del gasto público y del plan de reestructuración de la Administración General del Estado, que establece, en su disposición adicional quinta, apartado 5, que el Director del Instituto Social de la Marina tendrá rango de Subdirector General, procediendo, en su apartado 7, a la supresión del nivel orgánico de la Dirección General del citado Instituto, aparece como evidente la conveniencia de proceder a la unificación de toda la aludida regulación en una sola norma.

Además, en el mismo marco de austeridad, se considera necesario efectuar una reordenación de la estructura de la entidad, suprimiendo de la misma la Secretaría General, cuyas funciones son asumidas por la Dirección del Instituto o atribuidas a sus subdirecciones generales.

En la misma línea, y por lo que respecta al ámbito local, resulta adecuado proceder a la homogeneización nominal de las unidades que componen la estructura periférica de la entidad mediante el cambio de denominación de las oficinas locales, que pasan a tener la consideración de direcciones locales, en la medida en que el esfuerzo que se viene haciendo estos últimos años por prescindir de aquellas oficinas cuyo volumen de gestión no justifica el coste de su permanencia, viene arrojando el resultado de una cada vez mayor homogeneización real de las mismas.

Asimismo, resulta necesario proceder a regular las competencias de gestión de las direcciones provinciales dentro de su ámbito territorial con la finalidad de facilitar su ejercicio ya que, hasta ahora, el ejercicio de las competencias se llevaba a cabo exclusivamente por delegación de la Dirección o de las subdirecciones generales, con el fin de asegurar la agilidad en la ejecución de los procedimientos de gestión y de conseguir una mayor eficacia en la actuación de la entidad.

Finalmente, se recoge en este real decreto la regulación de los órganos de vigilancia y control, contenida hasta ahora en la Orden de 11 de mayo de 1983, por la que se regula el régimen y puesta en funcionamiento de los órganos de participación en el control y vigilancia de la gestión del Instituto Social de la Marina, para adaptarla a la nueva estructura, procediendo además a la supresión de los consejos provinciales cuyas funciones son asumidas por las comisiones ejecutivas provinciales.

Todo ello, junto con la progresiva complicación técnica que se viene operando en las administraciones públicas debido a su adaptación a las nuevas tecnologías y a la sociedad de la información, así como las exigencias derivadas del impulso de la calidad total como sistema de gestión, determina la necesidad de actualización de las estructuras orgánica y funcional del Instituto Social de la Marina, adaptando su estructura organizativa a, entre otras disposiciones, la Ley 6/1997, de 14 de abril, de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado.

Para ello, razones de seguridad jurídica y técnica legislativa aconsejan dictar un nuevo real decreto que refunda y sustituya la profusión de normas precitadas, reguladoras de la entidad.

En su virtud, a iniciativa del Ministro de Trabajo e Inmigración, a propuesta del Ministro de Política Territorial y Administración Pública, y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 8 de abril de 2011,

DISPONGO:

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

Artículo 1. *Naturaleza y atribuciones.*

El Instituto Social de la Marina se configura como una entidad de derecho público, con personalidad jurídica propia, actuando bajo la dirección y tutela del Ministerio de Trabajo e Inmigración, a través de la Secretaría de Estado de la Seguridad Social.

El Instituto Social de la Marina tiene atribuida la gestión del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar como entidad gestora de la Seguridad Social, así como las demás competencias y funciones que se establecen en el capítulo II de este real decreto o que le puedan ser encomendadas.

Artículo 2. *Ámbito de aplicación.*

El régimen jurídico que en este real decreto se establece para el Instituto Social de la Marina, se aplicará a su gestión cualquiera que sea el ámbito territorial de actuación del mismo.

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.

CAPÍTULO III

Estructura organizativa

Artículo 4. *Órganos directivos centrales.*

El Instituto Social de la Marina se estructura en los siguientes órganos:

1. De participación en el control y vigilancia de la gestión:

a) Consejo General.
b) Comisión ejecutiva del Consejo General.

2. De dirección y gestión:

a) Dirección.
b) Subdirecciones generales.

Artículo 5. *El Consejo General.*

1. El Consejo General del Instituto Social de la Marina es el órgano superior a través del cual se lleva a cabo la participación de trabajadores, empresarios, cofradías de pescadores y entidades públicas, en la vigilancia y control de la gestión del Instituto.

2. Corresponde al Consejo General:

a) Elaborar los criterios de actuación del Instituto Social de la Marina.
b) Elaborar el anteproyecto de presupuesto.
c) Aprobar el informe anual del Instituto Social de la Marina.

3. El Consejo General, presidido por la persona titular de la Secretaría de Estado de la Seguridad Social, estará compuesto por los siguientes miembros:

a) Trece representantes de la Administración General del Estado, entre los cuales se encuentra incluido el presidente del Consejo General.

b) Trece representantes de las organizaciones sindicales más representativas del sector marítimo-pesquero.

c) Trece representantes de las organizaciones empresariales más representativas del sector marítimo-pesquero.

d) Cuatro representantes de las corporaciones de derecho público del sector marítimo-pesquero.

4. El Consejo General funcionará en pleno y se reunirá trimestralmente, así como cuando lo convoque su presidente, a iniciativa propia o cuando lo solicite el veinte por ciento de sus miembros.

Actuará como secretario del Consejo, con voz pero sin voto, la persona titular de la Subdirección General de Seguridad Social de los Trabajadores del Mar del Instituto Social de la Marina.

Artículo 6. *La Comisión ejecutiva del Consejo General.*

1. Corresponde a la Comisión ejecutiva del Consejo General supervisar y controlar la aplicación de los acuerdos del Consejo General así como proponer, en su caso, cuantas medidas, planes y programas sean necesarios para este fin.

2. La Comisión ejecutiva del Consejo General, presidida por la persona titular de la Dirección del Instituto Social de la Marina, estará compuesta por los siguientes miembros:

a) Tres representantes de la Administración General del Estado, entre los cuales se encuentra incluido el presidente de la Comisión ejecutiva del Consejo General.

b) Tres representantes de las organizaciones sindicales más representativas del sector marítimo-pesquero.

c) Tres representantes de las organizaciones empresariales más representativas del sector marítimo-pesquero.

d) Un representante de las cofradías de pescadores.

3. La Comisión ejecutiva del Consejo General se reunirá mensualmente, así como cuando la convoque su presidente, a iniciativa propia o a petición de un tercio de sus miembros.

Actuará como secretario, con voz pero sin voto, la persona que actúe como secretario del Consejo General.

Artículo 7. *La Dirección.*

1. La Dirección del Instituto Social de la Marina, con rango de subdirección general, asumirá las competencias de planificación, dirección, control e inspección de las actividades del mismo para el cumplimiento de sus fines. Asimismo, en la Dirección se integrarán las funciones de información, relaciones públicas, relaciones internacionales, fondos documentales, edición y distribución de publicaciones, recursos humanos y formación del personal del Instituto e inspección y calidad de los servicios; así como las relaciones con los servicios informáticos y el Servicio Jurídico Delegado.

2. La persona titular de la Dirección del Instituto Social de la Marina, asume la representación legal del mismo y será nombrada y separada libremente de su cargo por la persona titular del Ministerio de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones, a propuesta de la persona titular de la Secretaría de Estado de la Seguridad Social y Pensiones, entre personal funcionario de carrera de la Administración de la Seguridad Social, de otros cuerpos o escalas de la Administración General del Estado o de otras administraciones públicas pertenecientes al subgrupo de clasificación profesional A1.

En los casos de ausencia, enfermedad o vacante será suplida por la persona titular de la Subdirección General de Seguridad Social de los Trabajadores del Mar. En su defecto, la suplencia recaerá en la persona titular de la Subdirección General de Acción Social Marítima y, en defecto de esta última, en la persona titular de la División de Administración y Análisis Presupuestario.

3. A la Dirección se adscribe la Intervención Delegada en los servicios centrales del Instituto Social de la Marina, sin perjuicio de su dependencia de la Intervención General de la Administración del Estado a través de la Intervención General de la Seguridad Social.

4.1 De la Dirección dependen las siguientes unidades, con rango de subdirección general:

a) Subdirección General de Seguridad Social de los Trabajadores del Mar.

b) Subdirección General de Acción Social Marítima.

4.2 Asimismo, dependerá de la Dirección, la División de Administración y Análisis Presupuestario, con el nivel que se determine en la Relación de Puestos de Trabajo.

Artículo 8. *La Subdirección General de Seguridad Social de los Trabajadores del Mar.*

Corresponde a esta Subdirección General:

a) La ordenación administrativa de la gestión y el control del derecho a las prestaciones económicas y otras prestaciones a corto plazo del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar reconocidas al amparo de normativa nacional y de reglamentos comunitarios.

b) La gestión, reconocimiento, administración y el control del derecho a las prestaciones económicas del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar reconocidas al amparo de convenios bilaterales de Seguridad Social.

c) La ordenación administrativa de la gestión y el control del derecho a las prestaciones por desempleo y a 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.

d) La administración y el control de la emisión de la tarjeta sanitaria europea y de los formularios de derecho a la asistencia sanitaria prestada en otros países, así como la gestión y propuesta de pago de los gastos correspondientes a los reembolsos por asistencia sanitaria prestada en otro Estado al amparo de los instrumentos internacionales de Seguridad Social.

e) En colaboración con la Tesorería General de la Seguridad Social, la dirección, impulso, control e implantación de instrucciones de servicio en materia de encuadramiento, inscripción de empresas, afiliación, altas, bajas y variación de datos de los trabajadores incluidos en el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, de gestión de convenios especiales, de inscripción de las embarcaciones y de los artefactos flotantes, de cotización y de recaudación en período voluntario.

f) El apoyo técnico y la colaboración en materia de convenios, acuerdos, tratados y organizaciones internacionales, en el ámbito de sus competencias.

g) La colaboración con la Inspección de Trabajo y Seguridad Social a través del plan anual de objetivos.

h) La administración y el control del derecho a la percepción y mantenimiento de ayudas públicas por parada de la flota, así como la propuesta del gasto correspondiente a la gestión que en esta materia se pueda encomendar al Instituto Social de la Marina, actuando en este ámbito como organismo intermedio de gestión del Fondo Europeo de Pesca.

Artículo 9. *La Subdirección General de Acción Social Marítima.*

Corresponde a esta Subdirección General:

a) La planificación y supervisión de la prestación de asistencia sanitaria integral a los trabajadores del mar a bordo y en el extranjero, a través del centro radio médico, los buques sanitarios del Instituto Social de la Marina y/o de los centros asistenciales en el extranjero.

b) El control de la realización de los reconocimientos médicos de embarque marítimo de acuerdo con la normativa específica y con lo dispuesto en los convenios internacionales ratificados por España.

c) La verificación de las condiciones sanitarias de las embarcaciones, incluyendo el control de los botiquines a bordo y la elaboración y facilitación de la documentación sanitaria relativa a los mismos tales como el Libro de revisión del botiquín y la Guía sanitaria a bordo.

d) El desarrollo de actuaciones en materia de protección, promoción y mejora de la salud laboral, incluyendo la vigilancia de la salud de los trabajadores del mar, de acuerdo con lo establecido en la Ley 14/1986, de 25 de abril, General de Sanidad, y en la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de prevención de riesgos laborales, y su normativa de desarrollo.

e) La formación sanitaria de los trabajadores del mar, la homologación de centros privados para impartir formación sanitaria específica y la expedición de certificados de formación sanitaria.

f) La coordinación de la impartición de la formación especializada y formación profesional obligatoria para el desarrollo de la actividad marítimo-pesquera a través de la red de centros

del Instituto Social de la Marina, la elaboración del plan anual de formación de los trabajadores del mar y el asesoramiento a éstos en materia de formación marítimo-pesquera, así como la coordinación y gestión de los centros nacionales de formación, actuando en este ámbito como organismo intermedio de gestión del Fondo Social Europeo.

g) La promoción y gestión del bienestar social de los trabajadores del mar a bordo y en el extranjero. El seguimiento y control 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, así como la asistencia social a los trabajadores del mar y sus beneficiarios como consecuencia de situaciones de abandono en el extranjero por sus empresas, naufragios o hechos análogos y su enrolamiento en barcos extranjeros. Todo ello sin perjuicio de las funciones de protección de las autoridades consulares competentes.

h) La dirección técnica y coordinación de las actividades encomendadas a los buques sanitarios y de apoyo logístico del Instituto Social de la Marina, Esperanza del Mar y Juan de la Cosa.

i) La coordinación y gestión de los centros asistenciales en el extranjero.

j) El apoyo técnico y la cooperación con organismos nacionales e internacionales relacionados con actividades sanitarias, laborales y marítimas.

k) La coordinación y desarrollo de programas y actividades dirigidas 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.

l) En los territorios en que se mantenga la competencia del Instituto Social de la Marina, la planificación y supervisión de la asistencia sanitaria de los trabajadores del mar y sus beneficiarios dentro del territorio nacional, la asistencia y servicios sociales dirigidos a promover el bienestar de los trabajadores del mar y de sus familias, y la formación profesional y las políticas activas de empleo.

Artículo 10. *La División de Administración y Análisis Presupuestario.*

Corresponde a esta División:

a) La formulación, en términos de objetivos y programas de gasto, de los planes de actuación de la Entidad.

b) La elaboración del anteproyecto del presupuesto de la entidad, el trámite de los expedientes de modificaciones presupuestarias y el control de la ejecución presupuestaria de sus centros de gasto.

c) El seguimiento, análisis y evaluación de los programas, objetivos, indicadores y créditos presupuestarios.

d) La elaboración de análisis e informes económico-financieros, así como del apartado correspondiente al impacto económico y presupuestario de las preceptivas memorias del análisis de impacto normativo de los anteproyectos de normas que elabore la entidad.

e) En general, el asesoramiento en materia económico financiera y la elaboración de propuestas de alternativas para mejorar la eficacia del gasto, la optimación de recursos y la racionalización de la gestión económica.

f) La elaboración de documentación de su competencia para su remisión al Tribunal de Cuentas y demás órganos superiores de control económico-presupuestario.

g) La ordenación, coordinación y tramitación de la contratación administrativa, inversiones, obras y de la gestión económico-financiera.

h) La gestión del Fondo de Maniobra y de los gastos realizados mediante el procedimiento de "pagos a justificar".

i) La elaboración de los planes de necesidades de recursos materiales de los Servicios Centrales, así como el mantenimiento de sus instalaciones.

j) La gestión del patrimonio inmobiliario adscrito al Instituto para el desarrollo de sus fines y la coordinación de estas actuaciones con la Tesorería General de la Seguridad Social.

k) La elaboración y mantenimiento del inventario centralizado de bienes, muebles e inmuebles.

l) La Seguridad y Régimen Interior incluyendo la gestión del registro y del archivo general.

m) La prevención de riesgos laborales del personal del Instituto Social de la Marina.

Artículo 11. *Órganos periféricos.*

1. De participación en el control y vigilancia de la gestión:

Comisiones ejecutivas provinciales.

2. De dirección y gestión:

a) Direcciones provinciales.
b) Direcciones locales.

Se podrán crear órganos periféricos con ámbito superior al de la dirección provincial y que extenderán su competencia al territorio de una comunidad autónoma, de parte de la misma o de más de una comunidad autónoma, sustituyendo a la dirección provincial existente en la provincia en que se establezca su sede.

Artículo 12. *Las comisiones ejecutivas provinciales.*

1. Corresponde a las comisiones ejecutivas provinciales del Instituto Social de la Marina supervisar y controlar, en su ámbito territorial, la aplicación de los acuerdos del Consejo General, así como proponer, en su caso, cuantas medidas, planes y programas sean necesarios para este fin.

2. Las comisiones ejecutivas provinciales, estarán compuestas por los siguientes miembros:

a) Tres representantes de la Administración General del Estado, entre los cuales se encuentra incluido el presidente de la comisión ejecutiva provincial.

b) Tres representantes de las organizaciones sindicales más representativas del sector marítimo-pesquero en su ámbito territorial.

c) Tres representantes de las organizaciones empresariales más representativas del sector marítimo-pesquero en su ámbito territorial.

d) Un representante de las cofradías de pescadores constituidas en su ámbito territorial.

3. Presidirá las comisiones ejecutivas provinciales la persona titular del Área funcional de Trabajo e Inmigración de la Delegación o Subdelegación del Gobierno correspondiente. Actuará como vicepresidente la persona titular de la correspondiente dirección provincial del Instituto Social de la Marina. Ambos serán representantes de la administración pública.

4. La comisión ejecutiva provincial se reunirá mensualmente, así como cuando la convoque su presidente, a iniciativa propia o a petición de un tercio de sus miembros.

Actuará como secretario, con voz pero sin voto, un funcionario de la dirección provincial, designado por la persona titular de la misma.

Artículo 13. *Las direcciones provinciales.*

1. Las direcciones provinciales son los órganos del Instituto Social de la Marina competentes para la gestión de las funciones enumeradas en los párrafos a) a i) y, en su caso, en los párrafos j) y q) del artículo 3.1 de este real decreto, en su respectivo ámbito territorial, con excepción de la gestión de las prestaciones económicas reconocidas al amparo de convenios bilaterales de Seguridad Social y del reembolso de los gastos de asistencia sanitaria prestada en otros países. Asimismo, serán competentes para la realización de aquellas otras funciones que les sean delegadas por la Dirección del Instituto.

2. Las direcciones provinciales estarán estructuradas en las unidades administrativas que dispongan las correspondientes relaciones de puestos de trabajo.

3. La persona titular de la dirección provincial será la representante del organismo y velará por el cumplimiento de sus fines, asumiendo las competencias de dirección, ejecución, control e inspección de sus actividades en su ámbito territorial, así como la jefatura del personal encuadrado orgánicamente en la dirección provincial. Será nombrada y separada de su cargo libremente, entre personal funcionario de carrera de la Administración

de la Seguridad Social, de otros cuerpos o escalas de la Administración General del Estado o de otras administraciones públicas pertenecientes al subgrupo de clasificación profesional A1, por la persona titular de la Subsecretaría de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones, a propuesta de la persona titular de la Dirección del Instituto Social de la Marina.»

Será nombrada y separada de su cargo libremente por la persona titular de la Secretaría de Estado de la Seguridad Social, previo informe de la Dirección del Instituto Social de la Marina, entre personas que ostenten la categoría de funcionarios de carrera de la Administración de la Seguridad Social o de otras administraciones públicas, pertenecientes a cuerpos o escalas clasificados en el subgrupo A1.

4. En caso de establecerse algún órgano periférico con ámbito superior al de la dirección provincial de acuerdo con lo previsto en el artículo 11.2 de este real decreto, el titular de dicho órgano asumirá las funciones que venían desempeñando los directores provinciales del ámbito territorial correspondiente, procediéndose a suprimir esos puestos.

El nombramiento y separación de la persona titular del mencionado órgano periférico seguirá el mismo procedimiento previsto en el apartado anterior.

Artículo 14. *Las direcciones locales.*

1. La red local del Instituto Social de la Marina está constituida por las direcciones locales bajo la dependencia orgánica y funcional de las direcciones en cuyo ámbito se encuentren ubicadas.

2. Las direcciones locales tendrán la estructura que se determine en la relación de puestos de trabajo del Instituto Social de la Marina.

Artículo 15. *Servicios periféricos del Instituto Social de la Marina en el exterior.*

Los centros asistenciales que el Instituto Social de la Marina gestiona en el extranjero, es decir, los de Nouadhibou (Mauritania), Dakar (Senegal), Walvis Bay (Namibia) y Seychelles, así como los que pudiera establecer en lo sucesivo para el desarrollo de las actividades propias de sus funciones de prestación de asistencia a los trabajadores del mar españoles que faenan en aguas internacionales, se configuran como servicios en el extranjero, de acuerdo con la habilitación que efectúa al respecto el artículo 26 del Real Decreto 632/1987, de 8 de mayo, sobre organización de la Administración del Estado en el exterior.

Los centros asistenciales del Instituto Social de la Marina en el extranjero carecen de carácter representativo quedando sujetos, como parte de la Administración del Estado en el exterior, al principio de unidad de acción y sometidos a la dependencia del correspondiente jefe de la misión diplomática permanente a efectos de coordinación, sin perjuicio de su dependencia orgánica y funcional de la Dirección del Instituto Social de la Marina.

Disposición adicional primera. *Supresión de órganos y unidades.*

Se suprimen la Secretaría General, los consejos provinciales –cuyas funciones son asumidas por las comisiones ejecutivas provinciales– y las oficinas locales, que pasan a denominarse direcciones locales.

Disposición adicional segunda. *No incremento de gasto público.*

Las previsiones de este real decreto no supondrán incremento del gasto público.

Disposición adicional tercera. *Modificación de la Orden TIN/349/2009, de 12 de febrero, por la que se crea la Comisión Calificadora de Documentos Administrativos del Instituto Social de la Marina.*

El artículo 2.1 de la Orden TIN/349/2009, de 12 de febrero, por la que se crea la Comisión Calificadora de Documentos Administrativos del Instituto Social de la Marina, en sus tres primeros párrafos queda modificado como sigue:

> «1. La Comisión Calificadora de Documentos Administrativos del Instituto Social de la Marina, que se adscribe a la Dirección del Instituto Social de la Marina, tendrá la siguiente composición:

Presidente/a: La persona titular de la Dirección del Instituto Social de la Marina.

Vicepresidente/a: La persona titular de la Subdirección General de Seguridad Social de los Trabajadores del Mar.

…»

Disposición transitoria única. *Subsistencia de unidades y puestos de trabajo con nivel orgánico inferior a subdirección general.*

Las unidades y puestos de trabajo existentes en el Instituto Social de la Marina con nivel orgánico inferior a subdirección general, continuarán subsistentes y serán retribuidos con cargo a los mismos créditos presupuestarios hasta que se apruebe la relación de puestos de trabajo adaptada a la estructura orgánica que establece este real decreto.

Las unidades y puestos de trabajo encuadrados en el órgano suprimido por este real decreto, así como aquellos que pasen a depender de otra unidad en atención a las funciones que desarrollan, se adscribirán provisionalmente, mediante resolución de la persona titular de la Dirección del Instituto Social de la Marina, hasta tanto entre en vigor la nueva relación de puestos de trabajo, a los órganos regulados en este real decreto, en función de las atribuciones que a cada uno de ellos se les asignan.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

Quedan derogadas cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo establecido en este real decreto y, expresamente, el Real Decreto 1414/1981, de 3 de julio, y el Real Decreto 2358/1982, de 27 de agosto.

Disposición final primera. *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 misma norma, asumen sus competencias.

Disposición final segunda. *Facultades de desarrollo y ejecución.*

Se autoriza al Ministro de Trabajo e Inmigración para que adopte las medidas necesarias para el desarrollo y ejecución 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».

§ 39

Orden PRE/3264/2008, de 6 de noviembre, por la que se regulan los centros nacionales de formación dependientes del Instituto Social de la Marina

Ministerio de la Presidencia
«BOE» núm. 276, de 15 de noviembre de 2008
Última modificación: sin modificaciones
Referencia: BOE-A-2008-18414

Entre las funciones y competencias recogidas por el Real Decreto 1414/1981, de 3 de julio, por el que se reestructura el Instituto Social de la Marina, se encuentra la formación y promoción profesional de los trabajadores del mar.

En esta materia, tanto la Organización Internacional del Trabajo como la Unión Europea han mostrado, a través de recomendaciones, convenios y directivas, su preocupación por la formación profesional de los trabajadores del mar, resaltando su importancia toda vez que constituye un medio evidente para su perfeccionamiento profesional y humano.

Concretamente, la Recomendación número 137 de la Organización Internacional del Trabajo, de 1970, que regula la formación profesional de la gente del mar, invita a aquellos países en los que existe o se piense crear una industria marítima a que, al planificar la política nacional de enseñanza y formación, cuiden de que se dé un lugar adecuado en el sistema nacional de medios de formación a la capacitación de la gente del mar a fin de alcanzar los objetivos que la propia recomendación establece.

Señala, además, el citado texto la conveniencia de que los programas de formación de todas las instituciones públicas y privadas dedicadas a la formación de la gente del mar deberían coordinarse y desarrollarse en cada país con arreglo a normas prescritas a nivel nacional.

Por su parte, la Unión Europea, a través de la Directiva 2001/25/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de abril de 2001, relativa al nivel mínimo de formación en las profesiones marítimas, introduce importantes requerimientos que todo Estado de la Unión Europea tiene la obligación de aplicar.

En este aspecto, la actividad formativa del Instituto Social de la Marina se encuentra sometida a un permanente proceso de evolución y adaptación, debido a la propia demanda del sector y, asimismo, por la incidencia que tiene el desarrollo normativo y su adaptación, en todo momento, a los textos internacionales.

Por otro lado, la puesta en marcha del Estado de las Autonomías ha obligado y sigue obligando a una permanente adecuación de la programación formativa en función, de una parte, de las competencias del Instituto Social de la Marina y, de otra, de aquellas asumidas por las comunidades autónomas.

La elevada especialización que requiere un considerable número de cursos que forman parte de la acción formativa del Instituto Social de la Marina, hace necesario que estos tengan que ser impartidos en centros dotados de una infraestructura técnica y humana

adecuada a los fines perseguidos, logrando con ello dar una formación de alta calidad, concretamente a través de sus centros nacionales de formación que, con sus instalaciones y tecnología punta, otorgan una formación especializada muy demandada por el sector marítimo.

Por lo anterior, y teniendo en cuenta la capital importancia de los centros nacionales de formación, por la alta cualificación de su profesorado, especialidad de los cursos, e importancia de las dotaciones de que disponen, es preciso dar una regulación específica que determine sus fines y funciones, estructura orgánica y dependencia jerárquica, a fin de asegurar la eficacia y control de los servicios que prestan en beneficio del sector marítimo.

Esta orden se dicta al amparo de lo dispuesto en los artículos 34.2 y 67.2.b) de la Ley 6/1997, de 14 de abril, de organización y funcionamiento de la Administración General del Estado, y 25.f) de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Trabajo e Inmigración y de la Ministra de Administraciones Públicas, dispongo:

Artículo 1. *Objeto.*

Esta orden tiene por objeto la determinación de los fines y funciones que desarrollan los centros nacionales de formación del Instituto Social de la Marina, así como definir su estructura orgánica y dependencia jerárquica.

Artículo 2. *Fines.*

1. Los centros nacionales de formación tendrán como objetivo el desarrollo de las acciones formativas incluidas en la programación anual del Instituto Social de la Marina de alto nivel de cualificación y especialización, así como la colaboración en las actividades de cooperación con otros organismos, organizaciones internacionales y terceros países.

2. El Instituto Social de la Marina planificará la actividad formativa a desarrollar en los centros nacionales de formación, considerando sus específicas dotaciones en medios humanos y materiales, que permitan el desarrollo de acciones formativas altamente cualificadas.

3. Los centros nacionales de formación deberán desarrollar la actuación formativa asignada, dirigida a asegurar el nivel de competencia de las tripulaciones y a reforzar la estabilidad en el empleo de los trabajadores, facilitando a los profesionales de la mar el acceso a una formación profesional de carácter específico que les permita entrar en posesión de títulos y certificados contemplados en los convenios, recomendaciones y demás normas internacionales que sean de aplicación, en particular las ratificadas por la Organización Marítima Internacional (OMI), la Organización Internacional del Trabajo (OIT) y la Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación (FAO).

4. Los centros nacionales de formación, dentro de los fines que persigue el Instituto Social de la Marina, ejecutan las acciones formativas dirigidas a preservar la seguridad de la vida humana en la mar; la salud laboral en el trabajo marítimo; la seguridad operacional del buque y la prevención y lucha contra la contaminación en el medio marino. Asimismo, desarrollarán la formación diseñada para el mantenimiento de los equipos propulsores y de aquellos que hacen que el buque resulte operativo y facilitan el acceso a la tecnología de la información y en general a la mejora profesional.

5. A los efectos antes indicados, el Instituto Social de la Marina es un organismo promotor de acciones cofinanciadas por el Fondo Social Europeo.

6. Los centros nacionales de formación desarrollarán preferentemente acciones formativas de especialización avanzada.

Se entenderá como formación especializada avanzada aquella que corresponda a cursos multidisciplinares, con una clara orientación profesional, que requieran de una formación básica previa para acceder a ellos, con el objetivo de ampliar la adquisición de competencias y capacidades profesionales, principalmente para asumir funciones a nivel de gestión y operacional y en menor medida de asistencia o apoyo, así como de permitir la actualización de conocimientos profesionales, y cuyo desarrollo exija disponer de recursos humanos altamente cualificados, así como de una dotación de equipamiento, instrumental e instalaciones de elevada tecnología.

La actividad formativa a que se refiere el párrafo anterior, diseñada por el Instituto Social de la Marina para ejecutar por los centros nacionales de formación, priorizará aquellos cursos dirigidos a profesionales con responsabilidades en guardias de mar y navegación, operaciones de carga y descarga, en especial cargas gaseosas, líquidas y semilíquidas, mercancía en contenedores, comunicaciones, estabilidad y estanqueidad del buque y, en definitiva, todos aquellos cursos que se desarrollan con el apoyo de soportes físicos, lógicos o instalaciones mecánicas técnicamente especializados.

7. Los centros nacionales de formación también desarrollarán aquellas actividades que se les asignen como resultado de acuerdos de colaboración entre el Instituto Social de la Marina y entidades, organizaciones u organismos nacionales o internacionales en relación con materias que resulten de interés para el sector marítimo-pesquero.

Artículo 3. *Funciones.*

Para la consecución de los fines a que se refiere el artículo 2, los centros nacionales de formación desarrollarán las siguientes funciones:

1. En su calidad de centros especializados en la formación profesional marítimo pesquera:

a) Participarán activamente en la elaboración de los planes de formación que anualmente apruebe el Instituto Social de la Marina.

b) Colaborarán en las actividades de cooperación con otros organismos, organizaciones internacionales y terceros países.

c) Realizarán aquellas actividades que se les asignen para alcanzar los fines a los que se refiere el artículo 2.

2. En su calidad de centros estatales:

a) Atenderán, dentro de los cupos asignados a cada curso, las solicitudes de los beneficiarios de aquellos cursos cuyo ejercicio se les asigna específicamente y que el Instituto Social de la Marina canaliza a través de sus direcciones provinciales.

b) Impartirán la acción formativa bajo los estándares de calidad fijados por el Instituto Social de la Marina y, en particular, atendiendo al cumplimiento de las exigencias impuestas para los cursos homologados por la Dirección General de la Marina Mercante.

c) Cuando lo requieran, las actividades se realizarán en régimen de internado.

3. Aquellas otras que les encomiende la Dirección General del Instituto Social de la Marina en orden al cumplimiento de sus fines.

Artículo 4. *Estructura orgánica.*

Los centros nacionales de formación tendrán la estructura orgánica que determinen sus respectivas relaciones de puestos de trabajo.

En cualquier caso, al frente de cada centro nacional de formación existirá un director-gerente que será nombrado por el Director General del Instituto Social de la Marina.

Artículo 5. *Dependencia.*

Los centros nacionales de formación dependerán de la Dirección General del Instituto Social de la Marina a través de la Subdirección General de Acción Social Marítima.

Artículo 6. *Profesorado y medios para la realización de los cursos.*

1. Los centros nacionales de formación llevarán a cabo el desarrollo de sus acciones docentes utilizando sus propios medios, tanto personales como materiales.

En el supuesto de carecer de los citados medios para la realización de determinados cursos, podrán acudir a la contratación de aquellos de carácter personal y material que total o parcialmente sean necesarios, de acuerdo con el marco normativo vigente.

2. Cuando la naturaleza de los cursos lo exija, para la contratación de docentes, desde los centros nacionales de formación se podrá requerir que aquellos acrediten requisitos de

titulación, didácticos y conocimientos complementarios adecuados para el desarrollo de la acción formativa.

Artículo 7. *Imputación de gastos.*

1. La acción formativa desarrollada en los centros nacionales de formación del Instituto Social de la Marina comporta la necesidad de hacer frente a gastos que, en función de su naturaleza, serán imputados a los programas y capítulos presupuestarios que integran el presupuesto de gastos y dotaciones de dicha entidad.

2. A pesar de su dependencia de la Dirección General del Instituto Social de la Marina, los centros nacionales de formación serán considerados como centros de gasto independientes.

Disposición transitoria única. *Adaptación a la estructura orgánica.*

Hasta la adecuación de las actuales estructuras de los centros nacionales de formación a las que dispongan las futuras relaciones de puestos de trabajo, el desarrollo de las funciones previstas en el artículo 3 se realizará a través de sus actuales estructuras y denominación de puestos de trabajo.

Disposición final primera. *Desarrollo normativo.*

Se faculta a la Dirección General del Instituto Social de la Marina para dictar cuantas disposiciones sean necesarias para el desarrollo y aplicación de lo previsto en esta orden.

Disposición final segunda. *Entrada en vigor.*

La presente orden entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

§ 40

Orden ISM/1178/2020, de 27 de noviembre, por la que se establecen los precios públicos de determinados servicios prestados por el Instituto Social de la Marina

Ministerio de Inclusión, Seguridad Social y Migraciones
«BOE» núm. 321, de 9 de diciembre de 2020
Última modificación: sin modificaciones
Referencia: BOE-A-2020-15866

La Orden ESS/2489/2013, de 19 de diciembre, por la que se establecen los precios públicos de determinados servicios prestados por el Instituto Social de la Marina, está siendo un instrumento eficaz de gestión. No obstante, en el tiempo transcurrido se han modificado las circunstancias de la prestación y el conjunto de servicios que se regulan.

Durante este periodo ha surgido la necesidad de regular el procedimiento de recaudación de los citados precios públicos, la actualización de los mismos, así como establecer los sujetos responsables del pago.

También se ha producido la incorporación de nuevos servicios prestados por el Instituto Social de la Marina, como son la edición y publicación de las guías sanitarias en formato papel, que, al igual que con el acceso a los manuales de formación marítima, su precio público se ha establecido atendiendo a las características de las mismas: complejidad técnica de la materia y extensión de los contenidos y teniendo como referencia los precios de mercado.

De otra parte, la escasa demanda de determinados servicios prestados por los buques de apoyo sanitario y logístico aconseja excluirlos de valoración económica, teniendo en cuenta la irrelevancia de su coste.

Por lo expuesto, se hace necesario la actualización y sistematización de la normativa específica que regula los precios públicos de determinados servicios prestados por el Instituto Social de la Marina, elaborando un nuevo texto en el que, además, se incorporen diversos preceptos encaminados a mejorar la gestión y el control adecuado del cobro de los precios fijados a los mismos. Esta orden viene a sustituir a la Orden ESS/2489/2013, de 19 de diciembre.

En la elaboración de esta orden se han tenido en cuenta los principios de necesidad, eficacia, proporcionalidad, seguridad jurídica, transparencia y eficiencia regulados en el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

De esta manera, en virtud de los principios de necesidad y eficacia, la orden responde a la necesidad de actualizar y sistematizar la normativa reguladora de los precios públicos a abonar por los servicios que presta el Instituto Social de la Marina, incorporando la regulación del procedimiento de cobro de dichos precios y de los sujetos responsables de su pago, permitiendo con ello una gestión más eficiente de los recursos públicos. Se ajusta al principio de proporcionalidad, ya que contiene la regulación imprescindible para proceder al

cobro de los precios públicos de aquellos servicios que presta el Instituto Social de la Marina que no tienen carácter graciable, sin imponer nuevas obligaciones a los usuarios de los mismos. Adicionalmente, responde al principio de seguridad jurídica en la medida en que es coherente con el resto del ordenamiento jurídico y procede a unificar y sistematizar toda la normativa reguladora de los precios públicos del Instituto Social de la Marina. Finalmente, la orden cumple con el principio de transparencia porque en su proceso de elaboración se han recabado todos los informes preceptivos, además de establecerse claramente sus objetivos en este preámbulo y de cumplirse con los trámites de consulta y audiencia pública para permitir la participación de los ciudadanos en su elaboración, mediante su publicación en el portal web de este departamento ministerial, previstos en los artículos 133 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, y 26 de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno.

Esta orden se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.17.ª de la Constitución Española, que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de régimen económico de la Seguridad Social, con excepción del artículo 6, que se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.7.ª de la Constitución Española, que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de legislación laboral, y del artículo 8, que se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.16.ª de la Constitución Española, que atribuye al Estado la competencia en materia de bases y la coordinación general de la sanidad.

En su virtud, a propuesta del Instituto Social de la Marina, de conformidad con lo establecido en el artículo 26 de la Ley 8/1989, de 13 de abril, de Tasas y Precios Públicos, con la aprobación previa de la Ministra de Política Territorial y Función Pública y de acuerdo con el Consejo de Estado, dispongo:

CAPÍTULO I

Disposiciones de aplicación general

Artículo 1. *Aprobación.*

Se aprueban los precios públicos que figuran en el anexo de esta orden a percibir por el Instituto Social de la Marina por la prestación de los servicios que en el mismo se especifican.

Artículo 2. *Sujetos responsables del pago.*

1. Son sujetos obligados al pago del precio establecido por los servicios prestados conforme a esta orden las personas físicas o jurídicas, o entidades sin personalidad jurídica, solicitantes de los mismos y, además, los que resulten responsables, solidarios o subsidiarios, o sucesores de aquellos.

2. Respecto a los servicios médicos prestados por los buques de apoyo sanitario y logístico del Instituto Social de la Marina, el responsable del pago será el armador del buque solicitante de los mismos, salvo que, por cualquier acto o negocio jurídico, haya un tercero obligado al pago de dichos servicios.

El armador queda sujeto a la obligación de identificar a la compañía aseguradora o cualquier tercero responsable del pago de acuerdo con lo establecido por el artículo 18.2 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, advirtiendo que el incumplimiento de dicho deber deparará las responsabilidades o consecuencias que legalmente procedan.

Artículo 3. *Procedimiento de recaudación de los servicios prestados.*

1. El Instituto Social de la Marina emitirá factura en la que se detallarán los precios que procedan por los servicios contemplados en esta orden y la remitirá al obligado al pago, debiendo ser abonada en el plazo de un mes desde su notificación.

El modelo de factura será el que el Instituto Social de la Marina determine de acuerdo a la legislación aplicable.

Transcurrido este plazo sin abono de la misma, el Instituto Social de la Marina comunicará a la Tesorería General de la Seguridad Social, por medios electrónicos, los importes que no han resultado satisfechos, al objeto de que por la Tesorería General de la

Seguridad Social se siga el procedimiento recaudatorio establecido en el Reglamento General de Recaudación de la Seguridad Social, aprobado por el Real Decreto 1415/2004, de 11 de junio, y sus disposiciones de desarrollo, para los recursos de la Seguridad Social distintos a las cuotas.

En los supuestos de deudas contraídas por servicios médicos prestados por los buques de apoyo sanitario y logístico del Instituto Social de la Marina, serán reclamadas por el Instituto Social de la Marina, en nombre y por cuenta de la Administración General del Estado. Transcurrido el plazo reglamentario de ingreso sin que los sujetos responsables hayan efectuado el pago, la reclamación en vía ejecutiva será efectuada por la Agencia Estatal de Administración Tributaria, conforme a lo establecido en el Reglamento General de Recaudación, aprobado por el Real Decreto 939/2005, de 29 de julio, y la Orden PRE/1064/2016, de 29 de junio, por la que se desarrolla parcialmente el citado reglamento, en lo relativo al procedimiento de recaudación de recursos no tributarios ni aduaneros de titularidad de la Administración General del Estado a través de entidades colaboradoras.

2. El pago deberá realizarse a través de los medios contemplados en el artículo 21 del Reglamento General de Recaudación de la Seguridad Social y en el artículo 34 del Reglamento General de Recaudación.

3. El que efectúe un pago, conforme a lo establecido en esta orden, tendrá derecho a que se le entregue un justificante acreditativo del mismo, de acuerdo con lo previsto en el artículo 25 del Reglamento General de Recaudación de la Seguridad Social y en el artículo 41 del Reglamento General de Recaudación.

Artículo 4. *Reclamación de daños.*

Mediante resolución del Director del Instituto Social de la Marina se reclamará el importe de los daños causados como consecuencia de un mal uso de los servicios previstos en esta orden, tal y como se prevé en el artículo 20.2 de la Ley 8/1989, de 13 de abril, de Tasas y Precios Públicos.

CAPÍTULO II

Disposiciones para supuestos específicos

Artículo 5. *Servicios de apoyo logístico y otros servicios prestados por los buques del Instituto Social de la Marina.*

1. Los servicios de apoyo logístico de los buques de apoyo sanitario y logístico «Esperanza del Mar» y «Juan de la Cosa» se prestarán siempre que no menoscaben la función principal de los buques, consistente en la prestación de la asistencia sanitaria.

La necesidad de la prestación de los servicios de apoyo logístico, en auxilio de otros buques, será determinada, en todo caso, por el capitán del buque.

En el supuesto de que los buques de apoyo sanitario y logístico «Esperanza del Mar» y «Juan de la Cosa» sean requeridos para participar en operaciones de evacuación masiva de ciudadanos, a efectos de determinar los costes derivados de los servicios que puedan implicar dichas actuaciones, se tendrán en cuenta los precios recogidos en el anexo de esta orden para los servicios de naturaleza similar prestados en cualquiera de las instalaciones del Instituto Social de la Marina.

2. Los beneficiarios incluidos en el campo de aplicación del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, de acuerdo con la normativa vigente, no deberán abonar los precios establecidos en el anexo por los servicios médicos prestados por los buques de apoyo sanitario y logístico.

3. Los precios establecidos en el anexo de esta orden para los buques de apoyo sanitario y logístico «Esperanza del Mar» y «Juan de la Cosa» se aplicarán a los prestados por cualquier otro buque que pueda ser adquirido, fletado o contratado para este fin por el Instituto Social de la Marina.

Artículo 6. *Servicios formativos.*

1. La impartición de cursos de formación profesional marítima y sanitaria demandados por entidades, organizaciones o agentes sociales estará supeditada a la disponibilidad de centros, una vez que hayan atendido la programación propia, y su abono será efectuado por las entidades, organizaciones o agentes sociales que los soliciten cuando vayan destinados a trabajadores del sector marítimo, o relacionados con este sector productivo, que no ostenten la condición de beneficiarios conforme a lo dispuesto en el artículo 4 del Real Decreto 292/2018, de 18 de mayo, por el que se regula el procedimiento de acceso y el régimen de prestación de la formación profesional marítima y sanitaria del Instituto Social de la Marina.

2. El número de alumnos para los cursos solicitados e incluidos en la programación del Instituto Social de la Marina será el que se determine en sus diseños curriculares.

Para los cursos de diseño propio el número de alumnos será el que se determine en la propuesta aceptada por la entidad solicitante.

3. Las entidades, organizaciones, agentes sociales o particulares podrán adquirir el acceso digital a los manuales de formación profesional marítima y sanitaria editados y publicados por el Instituto Social de la Marina, mediante el abono del precio establecido en el anexo de esta orden, a través del servicio de venta de accesos a publicaciones.

Del mismo modo, se podrá adquirir, en formato papel, la «Guía sanitaria a bordo», en sus dos versiones.

Artículo 7. *Centros ubicados en el extranjero.*

En los centros ubicados en el extranjero será de aplicación la tarifa de precios aprobada en esta orden.

En dichos centros se podrán abonar los servicios en la moneda propia del Estado en que se encuentren, aplicando el tipo de cambio oficial existente el primer día del trimestre natural en que se presten o se inicie la prestación de los mismos.

Artículo 8. *Reconocimientos médicos de embarque marítimo.*

A los reconocimientos médicos de embarque marítimo practicados a personal adscrito a otros órganos o entidades de las administraciones públicas, conforme a las encomiendas de gestión o contratos que se puedan suscribir, les será de aplicación el precio fijado en el anexo de esta orden.

En ningún caso será de aplicación el citado precio a los reconocimientos médicos establecidos en el Real Decreto 1696/2007, de 14 de diciembre, por el que se regulan los reconocimientos médicos de embarque marítimo.

Disposición transitoria única. *Precios de los servicios contratados o iniciados.*

Se aplicarán los precios regulados en la Orden ESS/2489/2013, de 19 de diciembre, por la que se establecen los precios públicos de determinados servicios prestados por el Instituto Social de la Marina, a los servicios contratados o iniciados antes de la entrada en vigor de esta orden.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

Quedan derogadas cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo establecido en esta orden y, expresamente, la Orden ESS/2489/2013, de 19 de diciembre, por la que se establecen los precios públicos de determinados servicios prestados por el Instituto Social de la Marina.

Disposición final primera. *Título competencial.*

Esta orden se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.17.ª de la Constitución Española, que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de régimen económico de la Seguridad Social.

Se exceptúan de lo anterior el artículo 6, que se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.7.ª de la Constitución Española, que atribuye al Estado la competencia

exclusiva en materia de legislación laboral, y el artículo 8, que se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.16.ª de la Constitución Española, que atribuye al Estado la competencia en materia de bases y la coordinación general de la sanidad.

Disposición final segunda. *Actualización periódica de precios.*

Se faculta al Director del Instituto Social de la Marina para actualizar los precios públicos previstos en esta orden. La aprobación de la actualización de la cuantía de precios públicos irá precedida de una memoria económico-financiera que justificará el importe de la misma y el grado de cobertura financiera de los costes correspondientes.

Disposición final tercera. *Entrada en vigor.*

La presente orden entrará en vigor el día 2 de enero de 2021.

ANEXO

Lista de precios por servicios prestados

Servicios	Precios en euros
1. HOSPEDERÍAS	
a) Habitaciones*:	
Habitación doble, día.	9,15
Habitación individual, día.	6,30
Habitación doble ocupada por una persona, día.	7,30
Cama supletoria, día.	2,30
b) Lavandería y planchado de ropa:	
Prendas superiores (camisa, camiseta, jersey).	1,20
Prendas inferiores (pantalón, falda, etc.).	1,75
Mono, vestido, pijama y similares	1,60
Prendas interiores, calcetines (par), pañuelos y toallas.	0,60
Cazadora, chaqueta y similares.	4,60
c) Taquillas:	
Depósito objetos personales (hasta un máximo de 30 días consecutivos).	7,35
d) Servicio de duchas.	
* Política de cancelación de reservas.	1,00
– Se podrá cancelar una reserva gratuitamente hasta 12 horas antes del día de llegada (mediante teléfono, fax y correo electrónico).	
– Transcurrido dicho plazo, se considerará como servicio prestado, facturándose los servicios correspondientes al primer día de llegada.	
2. BUQUES DE APOYO SANITARIO Y LOGÍSTICO	
a) Servicios médicos:	
Desplazamiento de la lancha auxiliar con personal sanitario al buque demandante de asistencia sanitaria.	160,00
Consulta ambulatoria a bordo del buque demandante de asistencia sanitaria (incluye pruebas diagnósticas y tratamiento médico aplicado).	111,95
Consulta ambulatoria a bordo del buque asistencial (incluye pruebas diagnósticas y tratamiento médico aplicado).	169,70
Traslado en lancha auxiliar del trabajador atendido al buque demandante tras consulta ambulatoria u hospitalización a bordo del buque asistencial.	160,00
Hospitalización a bordo (por día de estancia y cama ocupada*) (incluye las prestaciones de todos los servicios y gastos que origine, excepto conexiones de telemedicina).	505,00
Hospitalización en UCI (por día de estancia y cama ocupada*) (incluye las prestaciones de todos los servicios y gastos que origine, excepto conexiones de telemedicina).	1.257,15
Consultas de telemedicina simples para interconsulta con médicos especialistas del hospital de referencia (no incluye el coste en minutos de la conexión vía satélite).	104,00
Consultas de telemedicina complejas para interconsulta con médicos especialistas del hospital de referencia (no incluye el coste en minutos de la conexión vía satélite)	300,00
Conexiones vía satélite para telemedicina: según la tarifa contratada vigente en el momento de la conexión (/minuto).	
Traslado del paciente para evacuación a puerto mediante el buque asistencial (precio por hora de navegación).	541,65
Acompañamiento de médico en medio aéreo de evacuación (/hora de vuelo).	326,55
Acompañamiento de enfermería en medio aéreo de evacuación (/hora de vuelo).	236,70
(*) Se entenderá «por día de estancia y cama ocupada», cuando el paciente se encuentre ingresado en el hospital a la hora censal (las 0 horas).	
Cuando el paciente ocupe una cama de la sala de hospitalización pero no produzca estancia, es decir, sea dado de alta antes de la hora censal, se le facturará esa prestación por el 50% de lo que correspondería por una estancia y cama ocupada.	
b) Operaciones de evacuación de personas:	
Por cada desplazamiento de embarcaciones auxiliares.	160,00
Por estancias a bordo de las personas evacuadas (por persona y día).	30,00
c) Apoyo logístico:	
Servicio de aguadas, reparaciones eléctricas, electrónicas o mecánicas.	534,40
Remolque por milla navegada.*	91,70
* Se considera como millas navegadas, las millas marinas recorridas por el buque desde el punto geográfico en que se inicia el remolque, hasta el punto en que cesa el mismo. La fracción de milla se considerará milla completa.	
3. DIRECCIONES PROVINCIALES Y LOCALES	
a) Uso de instalaciones para actividades sociales o formativas de las entidades	
Aula teórica, día.	48,00
Taller, día.	90,00
Salón de actos, día.	110,00
Piscina, día.	72,00 45,00

§ 40 Precios públicos de determinados servicios prestados por el Instituto Social de la Marina

Servicios	Precios en euros
b) Reconocimientos médicos de embarque marítimo.	45,00
4. CENTROS DE FORMACIÓN	
a) Habitaciones:	
Los precios de los servicios de habitaciones serán los mismos que los establecidos para las hospederías en el apartado 1.a) de este anexo.	
b) Servicio de comedor.	
Comida o Cena.	*
Desayuno.	*
* Para cada Centro Nacional el precio será el de adjudicación a la empresa suministradora del servicio.	
c) Uso de instalaciones.	
Los precios por el uso de las instalaciones serán los mismos que los establecidos para las Direcciones Provinciales y Locales en el apartado 3. a) de este anexo.	
d) Cursos de formación profesional marítima.	
Hora experto docente.	59,45
Hora lectiva.	61,10
Complemento del precio de la hora lectiva por utilización de equipos reales de contraincendios, supervivencia y embarcaciones.	79,45
Complemento del precio de la hora lectiva por utilización de simuladores.	40,85
Complemento del precio de la hora lectiva por utilización de talleres.	37,00
El precio del curso será el resultado de sumar:	
El importe de multiplicar el importe de la hora de experto docente por el número de horas que el experto o expertos que imparten el curso.	
El importe de multiplicar el importe de la hora lectiva por el número de horas lectivas de que consta el curso.	
El importe de multiplicar el importe de los complementos enumerados por el número de horas de su utilización.	
e) El coste por alumnos será el resultado de dividir el coste del curso por el número de alumnos.	
5. CENTROS ASISTENCIALES EN EL EXTRANJERO	
a) Servicio de comedor:	
Comida o cena.	5,55
Desayuno o merienda.	1,20
b) Los precios de los servicios de habitaciones, lavandería y planchado de ropa, taquillas y duchas, serán los mismos que los establecidos para las hospederías en el apartado 1 de este anexo.	
* Política de cancelación de reservas:	
– Se podrá cancelar una reserva gratuitamente hasta 12 horas antes del día de llegada (mediante teléfono, fax y correo electrónico).	
Transcurrido dicho plazo, se considerará como servicio prestado, facturándose los servicios correspondientes al primer día de llegada.	
6. MANUALES DE FORMACIÓN PROFESIONAL MARÍTIMA Y SANITARIA	
a) Manual del alumno Tipo A (Acceso digital).	25,00*
b) Manual del alumno Tipo B (Acceso digital).	20,00*
c) Manual del alumno Tipo C (Acceso digital).	15,00*
* Impuestos y gastos de distribución no incluidos.	
7. GUIAS SANITARIAS	
a) Guía sanitaria a bordo (Formato papel).	30,00*
b) Guía sanitaria a bordo versión reducida (Formato papel).	20,00*
* Impuestos y gastos de distribución no incluidos.	

§ 41

Ley 3/2023, de 28 de febrero, de Empleo. [Inclusión parcial]

Jefatura del Estado
«BOE» núm. 51, de 1 de marzo de 2023
Última modificación: sin modificaciones
Referencia: BOE-A-2023-5365

[. . .]

Disposición adicional octava. *Competencia del Instituto Social de la Marina para la gestión y control de las prestaciones por desempleo.*

El Instituto Social de la Marina continuará realizando la gestión y control de las prestaciones por desempleo correspondientes a las personas trabajadoras incluidas en el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar.

[. . .]

Disposición transitoria primera. *Gestión de políticas activas de empleo y de intermediación laboral por la Agencia Española de Empleo y por el Instituto Social de la Marina.*

La Agencia Española de Empleo gestionará las políticas relativas a la intermediación y colocación en el mercado de trabajo y las políticas activas de empleo de fomento de empleo en el ámbito estatal y de formación en el trabajo en el ámbito territorial de Ceuta y Melilla, mientras su gestión no haya sido objeto de transferencia a estas.

El Instituto Social de la Marina gestionará las políticas activas de empleo de fomento de empleo y de formación en el trabajo para las personas trabajadoras del mar en el ámbito territorial de Ceuta y Melilla y en aquellos territorios en los que dichas funciones no se hayan traspasado a la Comunidad Autónoma correspondiente.

[. . .]

§ 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

FELIPE VI

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.

PREÁMBULO

I

La Ley de Navegación Marítima lleva a cabo una reforma amplia del Derecho marítimo español contemplando todos sus aspectos. Se trata de una renovación que no busca una mera actualización y codificación, sino que también responde a su imprescindible coordinación con el Derecho marítimo internacional y su adecuación a la práctica actual del transporte marítimo.

Esta norma permite superar las contradicciones existentes entre los distintos convenios internacionales vigentes en España y la dispersa normativa que regula esta materia, cuya cabecera está todavía constituida por el Libro III del Código de Comercio de 1885. Al mismo tiempo, pone fin a las carencias que en estos últimos años se han detectado en relación a una pluralidad de intereses nacionales cuya tutela debe ser reforzada. Es el caso de la seguridad de la navegación, la protección del medio ambiente y del patrimonio cultural subacuático, el uso del mar territorial, la lucha contra la contaminación, los intereses españoles en materia de pesca, la extranjería y la inmigración, o la lucha contra el contrabando.

La ley regula el marco en el que se inscriben las actividades propias del tráfico marítimo, constituido por el propio medio geográfico y los espacios físicos que la hacen posible, así como los instrumentos y los vehículos, garantizando la necesaria coherencia del Derecho español con los distintos convenios internacionales en materia de Derecho marítimo. Esta amplitud conlleva que esta Ley incluya prácticamente todos los aspectos de la navegación, tanto de Derecho público como privado.

II

El título preliminar responde a las orientaciones más modernas del Derecho marítimo, recogiendo en el artículo 2 la regla de interpretación de la ley de conformidad con los convenios internacionales vigentes en España. Esta vocación de uniformidad conlleva el propósito de acabar con la criticada dualidad de regulaciones existente en muchos ámbitos de esta materia, en los que, por una parte, España ha ratificado distintos convenios internacionales y, por otro, contamos con una legislación propia que, en muchos casos, no se ajusta a los mismos. Esto explica también la técnica legislativa empleada, basada en la remisión a los convenios vigentes en cada materia, reservándose la ley el papel de dotar de contenido los espacios que esos tratados internacionales dejan a los Estados.

III

El título I se inspira, principalmente, en la Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar (CNUDM/UNCLOS), aprobada el 10 de diciembre de 1982 en Montego Bay. Este título I se estructura en seis capítulos en los que se formula una regulación básica y sistemática de la policía de la navegación, que se completa con la normativa en materia de puertos del Estado y de marina mercante. Estas normas despliegan su eficacia frente a buques nacionales y extranjeros que navegan o se detienen en alguna de nuestras aguas. La aplicación del régimen de policía de la navegación obedece principalmente a un criterio territorial, sin perjuicio del respeto a las competencias del Estado del pabellón, que ha llevado al Derecho internacional a configurar los conceptos de Estado ribereño y Estado rector del puerto. El campo de aplicación de este título I se delimita tanto en clave territorial –dentro de los espacios marítimos españoles la ley rige para todos los buques– como por la llamada ley del pabellón –quedan sujetos a ella los buques españoles, donde quiera que se encuentren–. En el capítulo VI se recogen las especialidades reconocidas a los buques de Estado extranjeros.

En el régimen de estancia en aguas interiores marítimas y en puerto rige el principio de soberanía del ribereño, en torno al cual se articulan las competencias judiciales y administrativas sobre todos los buques que no sean de Estado.

IV

El título II comienza la regulación del estatuto jurídico del buque definiéndolo como vehículo destinado a la navegación, que cubre también situaciones estáticas transitorias, como es el buque en construcción, fondeado, varado o en desguace. Esta noción excluye por tanto los artefactos navales –caracterizados por su permanencia a flote en un lugar o punto fijo de las aguas– y las plataformas fijas –toda estructura o instalación susceptible de realizar operaciones de explotación de los recursos naturales marítimos o de destinarse a otras actividades, emplazada sobre el lecho del mar, anclada o apoyada en él–. A la nota inherente de movilidad que caracteriza al buque se suma su capacidad para el transporte de personas o cosas a todos los fines. Con ello se prescinde de las distinciones de buque público o privado; civil o militar; mercante o de recreo, deportivo o científico. Cuando su tamaño sea menor de veinticuatro metros o carezca de cubierta corrida se calificará de «embarcación» y reglamentariamente podrán configurarse como «unidades menores» las más pequeñas.

Los artefactos navales, caracterizados tanto por su flotabilidad como porque no están destinados a navegar, se diferencian de las obras o construcciones fijas que aun pudiendo sustentarse total o parcialmente mediante flotación, tienen la consideración de bienes inmuebles con arreglo al Código Civil (como es el caso de las llamadas islas artificiales, rígidamente unidas al lecho de las aguas, o de las instalaciones portuarias). El requisito adicional de los artefactos de aptitud para albergar personas o cosas deja fuera del concepto a las boyas, balizas y demás pequeños artificios flotantes, generalmente utilizados para la seguridad de la navegación o la señalización de la pesca. La característica de permanencia, propia de los artefactos, es precisamente el atributo que justifica un régimen sustantivo y registral no siempre coincidente con el de los buques.

Las transformaciones materiales de los buques y embarcaciones y los cambios jurídicos que se derivan de su participación en el tráfico mercantil determinan la necesidad de su

identificación y de que quede constancia pública de las relaciones que soportan en su condición de bienes muebles de significativo valor económico. Su carácter registrable hace jurídicamente posible su hipoteca, sin menoscabo de su calificación de cosa mueble. Y se reconocen las situaciones de titularidad compartida (copropiedad del buque) que, en los casos de falta de dedicación de la cosa común a una explotación mercantil, quedará sujeta directamente al régimen general, sin otra especialidad que la recogida en la propia ley para reglamentar los derechos de adquisición preferente (en particular, la novedosa regulación del tanteo).

La publicidad es crucial en el tráfico patrimonial y se lleva a cabo a través de la inscripción en el Registro de Bienes Muebles (Sección de buques), que ha de coordinarse con el Registro de Buques y Empresas Navieras. Ambos tienen atribuida distinta función. El Registro de Bienes Muebles producirá los efectos jurídicos propios de la publicidad material de titularidades y gravámenes, frente a la significación típicamente administrativa del Registro de Buques y Empresas Navieras.

La norma sobre adquisición de la propiedad articula, con carácter dispositivo, el régimen jurídico de los contratos de construcción y de compraventa. El contrato de construcción regula el tema principal del paso de la propiedad y de los riesgos según las prácticas contractuales más difundidas en el tráfico. En el contrato de compraventa se mantiene en materia de riesgo de la venta la concepción marítima tradicional, de signo contrario a la civil, prestando especial atención a la interferencia que la venta del buque puede producir sobre los contratos de utilización en vigor. A este respecto la buena fe impone deberes informativos para el comprador del buque, a los que la ley conecta un efecto subrogatorio sobre el fletamento y los contratos de alquiler, que no se producirá en caso contrario. No obstante tal omisión sí generará las correspondientes responsabilidades tanto frente al comprador como a las otras partes de los contratos de utilización.

Se prescinde definitivamente de las figuras de los préstamos a la gruesa ventura o riesgo de nao, para asentar el crédito marítimo sobre un sistema de privilegios simplificado, reduciéndolos a los que se aceptan internacionalmente por el Convenio sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval de 1993, incluyendo la extensión de la garantía para los créditos salariales de origen dudoso a todos los buques gestionados por una misma empresa.

V

Idéntico propósito modernizador preside la renovación que el título III lleva a cabo en el régimen de los sujetos de la navegación, empezando por la figura del armador, que no excluye pero sí desplaza a un plano secundario la del propietario del buque. La diferencia entre propietario y armador permite distinguir entre la simple cotitularidad del buque y el verdadero condominio naval. La explotación mercantil en común bajo un régimen de mayoría permite calificar la relación como algo distinto a la copropiedad y a quienes la protagonizan como verdaderos armadores y navieros.

La idea de que no se puede ser armador sin posesión del buque y sin su utilización en la navegación y la de que para serlo no tiene que ejercerse una actividad empresarial es importante porque tiene consecuencias de régimen. Así es porque todo armador (propietario o no) puede inscribirse en el Registro de Bienes Muebles; pero solo el que hace navegar su buque con finalidad empresarial es empresario y, como tal, tendrá acceso al Registro Mercantil. Por otra parte, la ley conserva el concepto de naviero –ya recogido en la legislación de puertos del Estado y de la marina mercante– limitándolo a quienes se dedican a la explotación de buques mercantes (excluidos los dedicados a la pesca). Cuando además tengan la posesión, serán también armadores.

De conformidad con esta regulación, el armador es el primer interesado en inscribirse como tal en los registros que procedan. Del mismo modo el propietario de un buque que no lo dedique directamente a la navegación no querrá asumir las consecuencias y responsabilidades que deriven de una utilización a la que es totalmente ajeno. Por esa razón la ley faculta al simple propietario a solicitar la inscripción como armador de aquel que verdaderamente posee y utiliza el buque. Corresponde exclusivamente al armador hacer frente a los actos y omisiones de la dotación del buque y a las obligaciones contraídas por su capitán. Esta regla tiene muy pocas excepciones, derivadas principalmente de normas

internacionales. En el ámbito de la navegación deportiva o de recreo, quien aparezca inscrito como dueño en el Registro de Bienes Muebles o en el Registro de Buques y Empresas Navieras viene considerado *ex lege* como armador, sin posibilidad de prueba en contrario.

La ley también coordina las normas administrativas y mercantiles aplicables al personal marítimo con el Derecho del trabajo, régimen propio de la dotación. Esta regulación complementa, por una parte, lo dispuesto en el Convenio Internacional sobre Formación, Titulación y Guardia de la Gente de Mar (STCW, 78/95 (buques mercantes) y en el Convenio Internacional del mismo nombre para el personal de los buques pesqueros (STCW-F/95), que contienen el régimen internacional de lo que la ley llama «De la titulación, certificación e inspección», y, por otra parte, el régimen de las dotaciones mínimas de seguridad, objeto de regulación tanto en el Convenio Internacional de Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS 74/88), como en el Convenio sobre Trabajo Marítimo 2006 de la Organización Internacional del Trabajo (CTM o MLC 2006), todos ellos vigentes en España.

Se habla de la dotación en sentido amplio, entendida como el conjunto de todos los individuos embarcados bajo contrato de enrolamiento. Este concepto jurídico viene a concretar, para un buque determinado, el más genérico de «gente de mar» o «marinos» recogido en el aludido CTM 2006.

Queda garantizada la libertad profesional del capitán para tomar decisiones autónomas en materia de seguridad y protección del medio ambiente. Para ello se recoge de forma sintética y clara el poder que ostenta para actuar en interés del buque, con legitimación activa y pasiva para comparecer en todos los procedimientos judiciales y actuaciones administrativas que reclamen su presencia por causa de relaciones jurídicas surgidas con ocasión de la navegación o explotación del buque. Se aclara la responsabilidad del armador por los actos ilícitos del capitán frente a terceros (tanto si son de origen contractual como extracontractual), regulándose la «protesta de mar» como instrumento probatorio exento de formalismo, que obliga al capitán a dejar constancia en el Diario de Navegación de los acaecimientos ocurridos durante el viaje y a certificarlos luego de forma unilateral en la protesta.

VI

En el título IV, la regulación de la responsabilidad del porteador por daños y averías de las cosas transportadas mantiene el régimen vigente, contenido en las Reglas de La Haya-Visby ratificadas por España y por la generalidad de los países marítimos. Según la OCDE, estas Reglas regulan actualmente el 95 por 100 del comercio marítimo mundial. Se han unificado los regímenes de responsabilidad del porteador, aplicables al transporte marítimo en régimen de conocimiento de embarque –nacional o internacional–, y al fletamento en sus distintas modalidades. Este régimen reviste carácter de Derecho necesario (inderogable para las partes, en beneficio del titular del derecho sobre las mercancías) en los transportes contratados en régimen de conocimiento de embarque, por ser un sector donde la capacidad de negociación de los usuarios del servicio es más limitada. Cuando exista póliza de fletamento el régimen legal tendrá carácter derogable, dada la posición de igualdad entre fletadores y armadores. Consecuentemente, pueden ser válidas las cláusulas de exoneración o limitación de responsabilidad que pacten. La ley ha tenido en cuenta los últimos convenios en esta materia, especialmente las conocidas Reglas de Rotterdam, previendo así ulteriores modificaciones de su articulado cuando entren en vigor.

Las soluciones recogidas en el texto no se separan de la práctica usual, por lo que el fletamento se configura como contrato de transporte. El fletamento autónomo sigue cumpliendo el modelo del transporte que alguien realiza en beneficio de otro, que paga por ello, moviéndose de origen a destino y procurando el desplazamiento solicitado. El tipo contractual unificado que contempla la ley se compagina con la previsión de especialidades cuando son necesarias, como sucede con los fletamentos por viaje, el fletamento por tiempo y el traslado de mercancías bajo conocimiento. Se deja fuera de ese tipo legal la contratación de buques a otros fines distintos (tendido de cables, investigación oceanográfica, actuaciones de rompehielos), supuestos en los que sólo serán de aplicación las normas de ese tipo jurídico que son imprescindibles y adecuadas (las relativas a la puesta a disposición, empleo del buque, flete y extinción anticipada).

También se regulan los contratos de pasaje, el remolque (en su doble modalidad de remolque-maniobra y remolque-transporte), el arrendamiento de buque (ya sea a casco desnudo o armado, equipado), cuya disciplina se articula siguiendo las soluciones más equilibradas del derecho de los formularios, y el arrendamiento náutico, conocido comúnmente como chárter y que goza de particularidades propias.

VII

El título V recoge los llamados contratos auxiliares de la navegación, que incorporan los patrones que ha ido generando la vida del tráfico. Es el caso de los formularios del Consejo Marítimo Internacional y del Báltico COMIB/BIMCO (Baltic and International Maritime Council) para el contrato de gestión naval, o las normas internacionales (Convenio sobre Responsabilidad de los empresarios de terminales de transportes en el comercio internacional, hecho en Viena el 19 de abril de 1991, que ha sido firmado, pero no ratificado aún por España). La atención se centra en la definición del régimen de responsabilidad propia de los modelos mercantiles de la comisión o de la agencia, como prototipos de los contratos de gestión de intereses ajenos.

La gestión naval proporciona a los propietarios auxilio en materia comercial, náutica, laboral y aseguradora. En el caso de que el gestor no indique el nombre de su armador o naviero al celebrar los contratos, responderá solidariamente con él, aunque tal responsabilidad puede limitarse. También cabe esa limitación en el contrato de manipulación portuaria. Su especialidad radica en el carácter inderogable del sistema de responsabilidad, establecido en beneficio de los usuarios de empresas de carga y descarga o terminales de transporte. En la prestación de sus servicios éstas quedan sujetas a responder por culpa presunta, aunque en compensación tienen también reconocido un derecho de retención en tanto no se les pague lo que se les deba. En el caso del consignatario la idea central de la regulación es que quien no cobra el flete para sí mismo tampoco debe responder como transportista, aunque esté legitimado para firmar los conocimientos de embarque. En cambio, si el consignatario oculta el nombre del naviero, responderá solidariamente con él.

El practicaje, configurado como asesoramiento, impone una actuación interactiva con el capitán (a quien corresponde la decisión última) y con la propia dotación. Por ello se considera culpa exclusiva del práctico la que derive de aspectos que sólo dependen de él, como sucede con la inexactitud o la omisión del asesoramiento necesario o la falta de apoyo técnico debido. Por el contrario, se imputa al capitán la falta o el defectuoso seguimiento de instrucciones correctas y oportunamente recibidas, así como la incapacidad para identificar las instrucciones insuficientes (que debe suplementar) o descartar las erróneas (que está obligado a corregir). Dada la frecuente confluencia de culpas, el armador queda sujeto a soportar los daños propios y viene obligado a resarcir los ajenos, aclarando la ley que todos los sujetos imputables (armador, capitán, práctico) serán responsables solidariamente, sin perjuicio de las acciones de regreso que a cada uno pueda corresponder en el reparto interno de esas culpas.

VIII

Al regular los accidentes de la navegación, el título VI empieza por ocuparse del abordaje, cuyo régimen se remite al Convenio para la unificación de ciertas reglas en materia de abordaje, hecho en Bruselas el 23 de septiembre de 1910. Se fija así la responsabilidad por culpa probada, la exclusión del caso fortuito y la graduación de las culpas efectivamente producidas –que nunca abarcarán las relaciones contractuales entre las partes de un contrato de trabajo, pasaje o fletamento– cuando esas culpas tengan naturaleza compartida. Para una mayor protección de los terceros, la ley declara la responsabilidad solidaria de ambos armadores. Saliendo al paso de otras dudas interpretativas manifestadas en nuestra reciente jurisprudencia, se extiende el ámbito de aplicación de esta normativa especial a los procesos penales o administrativos en que se exija una responsabilidad patrimonial como subsidiaria de la penal o disciplinaria, pues la regulación material de estos asuntos no puede variar por el simple hecho de que la responsabilidad sea exigida por uno u otro cauce procedimental.

En materia de avería común, se siguen las Reglas de York y Amberes, que constituyen una regulación práctica, sencilla y eficaz. En la medida que éstas Reglas no son autosuficientes se regulan otras cuestiones, como el derecho de retención de los efectos llamados a contribuir o la prescripción de las acciones. La liquidación de esas averías comunes se efectuará por un liquidador privado designado por el armador; pero se ha previsto un procedimiento para los casos en que no se logre el acuerdo de los interesados sobre este punto.

La ley remite al Convenio internacional sobre salvamento marítimo, hecho en Londres el 28 de abril de 1989, en la regulación de esa misma materia. La jurisdicción civil conocerá de las correspondientes reclamaciones, salvo que las partes acuerden someterse a un sistema de arbitraje marítimo administrativo ante órganos especializados de la Armada, o cuando la intervención de tales órganos se haga necesaria por tratarse de salvamento de bienes abandonados en la mar y de propiedad desconocida. La articulación de un concepto omnicomprensivo del salvamento y la habilitación del capitán y el armador para celebrar convenios al respecto, son mejoras técnicas importantes, que se acomodan a la intervención de la Administración Marítima en las operaciones de salvamento al objeto de asegurar la protección del medio ambiente. El reconocimiento de un derecho de retención del salvador, sin menoscabo del recurso a un posible embargo preventivo del buque y bienes salvados, es otra novedad.

Se regula el naufragio o hundimiento de buques a los efectos de determinar la situación de los bienes afectados, el derecho de propiedad sobre los mismos, y el régimen de unas extracciones que se someten a la autorización administrativa correspondiente. Se procura también un régimen para la contaminación marítima que impone una responsabilidad cuasi objetiva del armador del buque o del titular del artefacto que causa la contaminación, junto con la exigencia del correspondiente seguro obligatorio, de conformidad con los convenios internacionales aplicables a los que la ley remite, especialmente al Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil nacida de Daños debidos a Contaminación por Hidrocarburos, 1992 (Convenio de Responsabilidad Civil, 1992) y al Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil nacida de Daños debidos a Contaminación por Hidrocarburos para combustible de los buques (BUNKERS, 2001). De este modo se consigue la aplicación extensiva de los principios internacionales a los supuestos de daños de contaminación distintos de los específicamente contemplados por el Derecho uniforme vigente.

Asimismo, la pertenencia de España al ámbito comunitario europeo conlleva mayores exigencias en materia de responsabilidad por contaminación marina. Esto lleva a hacer plenamente aplicables a los supuestos regulados en este título los principios medioambientales incluidos en el artículo 191 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, lo que viene a significar una mayor calidad en la construcción y mantenimiento de los buques para dificultar los procesos de contaminación, y una atribución de responsabilidad a quien la causa de acuerdo con los principios «prevención en la fuente» y «quien contamina paga».

IX

El título VII, que se ocupa de la limitación de la responsabilidad, simplifica los regímenes anteriores –internos e internacionales– bastante más confusos. Y lo hace a partir del Convenio sobre la limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, hecho en Londres el 19 de noviembre de 1976 (CMLR/LLMC), enmendado por el Protocolo de 1996, cuyo régimen se completa en este título. El llamado sistema de baremo o tarifa, que ahora se sigue, no presenta mayores dificultades de aplicación y ofrece superior seguridad jurídica.

Con excepción de los artefactos navales y las plataformas fijas, la limitación de responsabilidad es un derecho invocable en cualquier procedimiento. Su fundamento es objetivo (al referirse solo a determinados créditos) y no genera presunción de responsabilidad al esgrimirlo. Los navieros podrán pedirla, optando por la global de este título o las específicas que puedan asistirles por causa de contratos de utilización del buque (como porteador de mercancías o como transportista de pasajeros) o bien por razón de otros convenios específicos. Los créditos susceptibles de amparar la limitación se definen positiva y negativamente en este título y se establecen las sumas máximas y las reglas principales

para ese ejercicio del derecho, sustituyéndose la de prorrateo en caso de concurrencia de diferentes acreedores, a fin de dotar de prelación absoluta a los créditos de titularidad pública relativos a daños al demanio marítimo o portuario. La articulación del fondo de limitación, que ha de procurar efectividad a esta regulación, sirve de cierre a la disciplina.

X

En el tratamiento del seguro marítimo, que se recoge en el título VIII, se han seguido, por razones prácticas, los modelos de pólizas y cláusulas de tipo anglosajón, pero bajo moldes conceptuales más propios de nuestra tradición jurídica. La significación preferentemente dispositiva de sus normas, exigida por el Derecho de la Unión Europea sobre Seguros de Grandes Riesgos, obedece a la equiparable posición de fuerza que disfrutan ambas partes contratantes. En cuanto a su ámbito de aplicación, este seguro cubre los daños propios de la navegación marítima, presumiéndose concluido siempre el contrato por quien resulte ser titular del interés y, en los seguros de cascos, se tiene también como estimado el valor asegurado que figura en la póliza. Por otro lado, la validez del seguro múltiple no depende de que venga concertado por un mismo tomador y en relación al coaseguro la ley establece de forma clara la plena legitimación procesal del cabezalero o abridor de la póliza para actuar activa o pasivamente por cuenta de todos los coaseguradores.

Los riesgos asegurados se delimitan por vía de pacto. Salvo acuerdo en contrario no cubren los extraordinarios (bélicos y asimilables), tampoco el vicio propio, el desgaste natural (con alguna particularidad para el seguro de buques) y la culpa grave del asegurado (el dolo nunca queda cubierto y, a estos efectos, la culpa grave del asegurado incluye la de los dependientes en tierra, a quienes incumbe el mantenimiento del objeto asegurado). Tienen reglas propias los contratos de seguro celebrados sobre buenas o malas noticias, así como los contratados con posterioridad a la terminación del riesgo o producido ya el siniestro, haciendo depender la ley su validez del estado subjetivo de conocimiento que de todo ello tengan las partes.

Al tomador corresponde el deber de declaración exacta, mientras que al asegurador compete indemnizar el daño producido, pudiendo liquidarse el siniestro por la doble vía del procedimiento de avería o el sistema de abandono que la ley permite realizar pactando la no transmisión del objeto asegurado o de sus restos a la compañía aseguradora. La liquidación puede hacerse extrajudicialmente por medio de los liquidadores de averías.

En el tratamiento de las ramas singulares del seguro marítimo la ley incorpora como novedad la cobertura aseguradora de la responsabilidad civil del armador, que sigue la Ley de Contrato de Seguro y que se articula, además, como disciplina supletoria en los supuestos en los que esta Ley de Navegación Marítima impone la contratación de seguros obligatorios que gocen de su propio régimen específico, lo que tiene lugar en los casos de responsabilidad civil por contaminación y por daños a los pasajeros.

La ley sanciona, con carácter indisponible, la acción directa del perjudicado contra el asegurador para exigirle el cumplimiento de la obligación de indemnizar. El asegurador podrá oponer a esa reclamación las limitaciones de responsabilidad (por créditos marítimos del título VII) o incluso la limitación de deuda (la del porteador de personas o cosas) que el asegurado pudiera haber esgrimido por la suya, frente al perjudicado reclamante.

XI

Sobre la base de las normas de la Ley 1/2000, de 7 de enero, de Enjuiciamiento Civil, el título IX de la ley trata de las «especialidades procesales».

El capítulo I contiene las llamadas especialidades de jurisdicción y competencia, que partiendo de la aplicación preferente en esta materia de las normas contenidas en los convenios internacionales y en las normas de la Unión Europea, trata de evitar los abusos detectados declarando la nulidad de las cláusulas de sumisión a una jurisdicción extranjera o arbitraje en el extranjero, contenidas en los contratos de utilización del buque o en los contratos auxiliares de la navegación, cuando no hayan sido negociadas individual y separadamente.

El capítulo II contiene el régimen del embargo preventivo de buques, que remite al Convenio Internacional sobre el embargo preventivo de buques, hecho en Ginebra el 12 de

marzo de 1999, cuyas normas viene a completar. Queda asegurada la detención efectiva del buque (por conducto de la Capitanía Marítima), sin necesidad de acreditar el crédito marítimo ni el peligro por mora procesal y la urgencia (que se presume), remitiendo en todo lo no específico a la Ley de Enjuiciamiento Civil. La jurisdicción competente para decretar el embargo será, a elección del actor, la del puerto de estadía del buque, aquel donde se espera su arribada o el juzgado que lo sea para conocer de la pretensión principal.

De acuerdo con el criterio de no reiterar en la ley aquello que ya está previsto en los convenios internacionales, esta regulación del capítulo II, se limita a completar las especialidades procesales. Entre éstas cabe destacar la fijación de los criterios que servirán al tribunal para determinar la cuantía de la garantía que se exigirá para decretar el embargo, que como mínimo será del 15 por ciento del importe del crédito marítimo.

En el capítulo III se regula, a partir del régimen del Convenio sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval de 1993, la venta forzosa del buque, sea judicial o administrativa, articulándose como una especie de «purga» respecto de todos los gravámenes que sobre el mismo pudieran pesar. Se basa en un adecuado sistema de publicidad y notificaciones –que en el caso de hipotecas al portador y privilegios de titular desconocido sólo son posibles a favor de quienes hubieran comunicado la existencia del crédito– antes de proceder a la enajenación. De acuerdo con la Ley de Enjuiciamiento Civil la venta se puede gestionar directamente por persona especializada y conocedor del mercado, prescindiendo de la subasta. Cuando se invoque la limitación deberá constituirse de modo paralelo el fondo correspondiente.

En el capítulo IV se regula el procedimiento para limitar la responsabilidad por créditos marítimos, materia hasta ahora carente de regulación en nuestro ordenamiento jurídico.

XII

La actualización del régimen general aplicable al tráfico marítimo también permite que en el título X se pongan al día los expedientes de jurisdicción voluntaria, eliminando aquellos que habían perdido su razón de ser, como es el caso de la autorización para la descarga del buque, las obligaciones derivadas del contrato de transporte marítimo o la apertura de escotillas. Esta depuración parte de una nueva concepción que incluye en la jurisdicción voluntaria sólo los expedientes que han quedado encomendados a los tribunales.

La protesta de mar e incidencias del viaje, la liquidación de la avería gruesa, el depósito y venta de mercancías y equipajes en el transporte marítimo y la enajenación de efectos mercantiles alterados o averiados son los únicos que se mantienen. Y, como novedad, se introduce un nuevo expediente, el relativo al extravío, sustracción o destrucción del conocimiento de embarque. Su tramitación y resolución se atribuye a los notarios y pasan a denominarse certificación pública de expedientes de Derecho marítimo.

XIII

Las disposiciones finales vienen, por último, a atender las necesidades de armonización con otras normas de la nueva Ley de Navegación Marítima, como ocurre con cuestiones de consumo, contratación electrónica, buques de guerra o la protección de los buques históricos como parte del patrimonio cultural de España. A tal fin resultan también modificados la Ley 1/2000, de 7 de enero, de Enjuiciamiento Civil y 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. E, incluso, de cara al futuro se prevén las modificaciones que pueda requerir la entrada en vigor de las Reglas de Rotterdam o se atienden otras cuestiones específicas para mejor aplicación de la nueva regulación.

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.

CAPÍTULO IV

Del derecho de paso inocente por el mar territorial

Artículo 37. *Derecho de paso inocente.*

1. La navegación por el mar territorial de todos los buques extranjeros, incluidos los de Estado, se sujetará al régimen de paso inocente.

La navegación a través del estrecho de Gibraltar se regirá por lo dispuesto en la Parte III de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982.

2. A tal efecto, el paso deberá ser rápido y sin interrupción, sin atentar contra la paz, el orden público o la seguridad de España.

3. La detención y fondeo durante el paso se realizará de conformidad con lo previsto en el artículo 18 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y en el artículo 21 de esta ley.

Artículo 38. *Cumplimiento de leyes y reglamentos.*

Los buques que ejerzan el derecho de paso inocente por el mar territorial vendrán obligados a respetar la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, así como las disposiciones de esta ley y las demás leyes y reglamentos sobre navegación, extranjería e inmigración, aduanas, sanidad y demás de seguridad pública, los relativos a la protección del medio ambiente marino y del patrimonio cultural subacuático.

Artículo 39. *Prohibiciones.*

1. Además de los supuestos previstos en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y demás convenios internacionales aplicables y salvo autorización de la Administración Marítima, se consideran no inocentes y quedan prohibidas a los buques extranjeros en paso por el mar territorial, la investigación científica marina, la realización de actividades submarinas, así como aquellas que puedan averiar los cables, tuberías submarinas o instalaciones y equipos al servicio de la navegación, de la investigación, de la medición del medio o de la explotación de los recursos marinos.

2. No se considerará inocente el paso de los buques extranjeros por el mar territorial cuando realicen cualquier acto de contaminación intencional y grave.

Tampoco será reputado inocente el paso de buques cuyo estado de avería o cuyas condiciones de navegabilidad supongan una seria amenaza de producción de graves daños al medio ambiente.

3. Queda asimismo prohibida la utilización de embarcaciones auxiliares, salvo en caso de siniestro o para operaciones de búsqueda y salvamento, la emisión de señales sonoras o luminosas, que no sean las previstas en las normas y reglamentos sobre seguridad y señalización marítima y prevención de abordajes, y cualesquiera otras actividades que no estén directamente relacionadas con el paso.

4. Las anteriores prohibiciones serán asimismo de aplicación en las aguas interiores marítimas, de conformidad con lo previsto en la normativa que les resulte aplicable.

Artículo 40. *Buques que comporten riesgos especiales.*

1. Los buques que transporten sustancias radioactivas u otras peligrosas o nocivas deberán tener a bordo los documentos y observar las medidas especiales de precaución previstas para ellos en los tratados aplicables.

2. Dichos buques deberán efectuar su paso por las vías, dispositivos y sistemas establecidos conforme a lo previsto en el artículo 30 y seguir las instrucciones especiales de navegación que, en su caso, puedan ser cursadas por la Administración Marítima.

Artículo 41. *Gravámenes a los buques extranjeros.*

Los buques extranjeros sólo vendrán obligados al pago de los servicios que se les hayan prestado durante su paso por el mar territorial. De acuerdo con lo previsto en la legislación portuaria, se considerará que todos los buques a su paso por el mar territorial utilizan el servicio de señalización marítima.

Artículo 42. *Suspensión del paso inocente.*

1. Para la defensa de los intereses generales y, en particular, para velar por la seguridad de la navegación, el Gobierno podrá suspender, temporalmente y sin discriminación entre pabellones, el paso inocente en determinadas zonas del mar territorial.

2. El Gobierno velará porque la adopción de tales medidas alcance la debida publicidad internacional.

Artículo 43. *Ejercicio de la jurisdicción civil.*

1. Los buques extranjeros que pasen por el mar territorial no podrán ser detenidos o desviados para ejercer la jurisdicción civil respecto a las personas que se hallen a bordo de los mismos.

2. Podrán adoptarse medidas cautelares o ejecutivas respecto a dichos buques cuando estos se hayan detenido o hayan fondeado voluntariamente durante su paso por el mar territorial, así como respecto a los que naveguen por el mar territorial después de haber abandonado las aguas interiores marítimas del Estado.

3. Dichas medidas podrán ser asimismo adoptadas respecto a los buques en paso lateral, pero sólo por las obligaciones adquiridas y por las responsabilidades en que hubieren incurrido durante su paso.

Artículo 44. *Ejercicio de la jurisdicción penal.*

La jurisdicción penal española en relación con los buques extranjeros que se encuentren en el mar territorial español se regirá por lo establecido en la Ley Orgánica del Poder Judicial y los tratados aplicables y, en especial, en el apartado 1 del artículo 27 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982.

Lo anterior no afecta a la posibilidad de que los órganos jurisdiccionales españoles competentes ordenen detenciones o realicen investigaciones a bordo de un buque extranjero, en relación con un delito cometido a bordo de dicho buque durante su paso, siempre que pase por el mar territorial procedente de aguas interiores.

Artículo 45. *Intervención a petición del capitán o cónsul.*

A petición del capitán del buque o de un representante diplomático o consular del Estado del pabellón, los órganos jurisdiccionales españoles competentes podrán proceder a ordenar detenciones o realizar investigaciones en relación con delitos que se hayan cometido a bordo de un buque extranjero.

Artículo 46. *Notificación a un agente diplomático.*

1. El órgano judicial competente notificará a un representante diplomático o consular del Estado de pabellón, a ser posible con anterioridad a su realización, del comienzo de cuantas diligencias y actuaciones lleve a cabo para ejercer su jurisdicción penal.

2. Dicha notificación se hará asimismo cuando se inicie la instrucción a petición del capitán del buque y en virtud de lo dispuesto en el artículo precedente.

Artículo 47. *Sobrevuelo de aeronaves extranjeras.*

En virtud de lo dispuesto por tratados o convenios con otros Estados o mediante permiso especial, se podrá autorizar el tránsito inocuo de las aeronaves extranjeras sobre el espacio aéreo suprayacente a las aguas interiores marítimas y el mar territorial.

CAPÍTULO V

Del derecho de persecución y de visita

Artículo 48. *Ejercicio del derecho de persecución y de visita.*

Los derechos de persecución y de visita se ejercerán por las causas y en la forma en que se establecen en la Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar y demás convenios internacionales que resulten de aplicación.

Artículo 49. *Conducción a puerto nacional.*

De conformidad con las disposiciones de este capítulo, el buque, embarcación o artefacto detenido podrá ser conducido al puerto español más próximo, a los efectos de

realizar la pertinente instrucción para la averiguación de los hechos, imposición de la sanción y exigencia de las responsabilidades que, en su caso, correspondan.

CAPÍTULO VI

De los buques de Estado extranjeros

Artículo 50. *Inmunidad.*

Con las excepciones previstas en el Derecho internacional y en la presente ley, los buques de Estado extranjeros gozarán de inmunidad, quedando sujetos únicamente a la jurisdicción del Estado de su pabellón.

Artículo 51. *Navegación por aguas interiores marítimas y entrada en puerto.*

1. Los buques extranjeros de guerra podrán entrar en las aguas interiores marítimas y visitar los puertos abiertos previa autorización, en cada caso, del Ministerio de Defensa, que se tramitará por vía diplomática y de acuerdo con las previsiones contenidas en los tratados concluidos por España, sin perjuicio de su sujeción a las prescripciones contenidas en esta ley y en las demás de la legislación portuaria. En el caso de otros buques de Estado, bastará con la autorización de la Administración Marítima, que deberá obtenerse en cada caso y con antelación a la llegada del buque. La designación del lugar de atraque o fondeo deberá ser acordada con la Autoridad Portuaria correspondiente.

2. Se exceptúa de las autorizaciones previstas en el apartado anterior el caso de avería, mal tiempo u otra causa urgente y determinante de la necesidad de arribada forzosa por razones de seguridad. En estos casos el capitán o comandante del buque deberá informar, sin demora y por todos los medios posibles, al órgano más próximo de la Administración Marítima o de la Armada, si se trata de un buque de guerra, debiendo seguir sus instrucciones hasta que se tramite la correspondiente autorización por vía diplomática.

3. En los supuestos de que se trate de buques o submarinos de Estado que comporten riesgos nucleares, será además de aplicación lo previsto en los artículos 13 y 14.

Artículo 52. *Actividades prohibidas en el mar territorial.*

No se considerará inocente el paso de buques de Estado extranjeros por el mar territorial que comporte la realización de maniobras u otros ejercicios con armas de cualquier clase, la recolección de inteligencia por medios electromagnéticos o el lanzamiento, recepción o embarque de cualquier tipo de aeronaves o de dispositivos militares.

Artículo 53. *Submarinos de Estado.*

En el mar territorial y en las aguas interiores marítimas, los submarinos de Estado extranjeros deberán cumplir lo previsto en el artículo 22, salvo que se encuentren debidamente autorizados para participar en ejercicios o maniobras militares.

Artículo 54. *Medidas respecto a los buques de Estado extranjeros.*

1. Los buques de guerra extranjeros que se encuentren en las aguas interiores marítimas y el mar territorial españoles e infrinjan las disposiciones de esta ley serán requeridos por la Armada para que depongan su actitud y, en su caso, a que abandonen sin demora tales aguas.

2. El Estado de pabellón del buque extranjero será responsable de cualquier pérdida o daño que sea consecuencia del incumplimiento de las leyes y reglamentos nacionales, especialmente de los relativos al paso por el mar territorial y a la estadía en los puertos y demás aguas interiores marítimas.

Artículo 55. *Reglamentación especial.*

El Gobierno reglamentará la navegación, admisión y permanencia de buques de Estado extranjeros en los espacios marítimos españoles, teniendo en cuenta las previsiones contenidas en esta ley y en el Derecho internacional.

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.

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 IV

De la seguridad de los buques y de las sociedades de clasificación

Artículo 97. *Requisitos de seguridad de los buques nacionales.*

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.

Artículo 98. *Control de la seguridad de los buques.*

El control técnico de los requisitos de seguridad y de los exigibles para prevenir la contaminación se realizará por los órganos competentes de la Administración Marítima, mediante los planes y programas de inspección y control que reglamentariamente se establezcan.

Artículo 99. *Coste de las inspecciones.*

Las inspecciones de buques o embarcaciones, cualquiera que sea su naturaleza y finalidad, se efectuarán con cargo al armador, salvo que estas resulten injustificadas.

Artículo 100. *Paralización del buque.*

Cuando de las inspecciones o controles a que se refieren los artículos anteriores resulte que el buque o embarcación no se encuentra en condiciones de navegabilidad o no cumple la normativa de seguridad y contaminación, podrá ser suspendido en la prestación de sus servicios o en la realización de sus navegaciones hasta que el armador haya subsanado los defectos.

Artículo 101. *Emisión de certificados de seguridad. Organizaciones autorizadas.*

1. La Administración Marítima otorgará los correspondientes certificados de seguridad y de prevención de contaminación a los buques y embarcaciones nacionales que reúnan las condiciones previstas en la legislación aplicable.

2. La Administración Marítima podrá autorizar a organizaciones 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 reglamentariamente. Estas actuaciones se podrán llevar a cabo tanto sobre buques y embarcaciones como sobre compañías cuando así lo prevea la normativa internacional aplicable.

Artículo 102. *Exhibición de los certificados.*

Los certificados de seguridad y de prevención de la contaminación de los buques serán exhibidos a bordo, en lugar bien visible y de fácil acceso.

Artículo 103. *Efecto de los certificados.*

1. Los certificados expedidos presuponen el correcto estado del buque en lo referente a su objeto, salvo prueba en contrario.

2. La carencia o el vencimiento de los certificados implica para el buque la imposibilidad de navegar o de prestar los servicios a los que se halla destinado, salvo las excepciones que puedan establecerse reglamentariamente para circunstancias especiales.

3. La responsabilidad por la carencia o el vencimiento de los certificados del buque será del armador del buque y subsidiariamente de las personas designadas de conformidad a las disposiciones establecidas en el Código Internacional de Gestión de la Seguridad.

Artículo 104. *Inspección de buques extranjeros.*

La Administración Marítima inspeccionará los buques y embarcaciones extranjeros surtos en los puertos nacionales en los casos previstos en los tratados y convenios internacionales, en las disposiciones de la Unión Europea y, en todo caso, cuando existan dudas razonables sobre sus condiciones de navegabilidad o sobre las relativas a la protección del medio ambiente marino o sobre el cumplimiento del Convenio sobre Trabajo Marítimo.

Artículo 105. *Detención de buques extranjeros.*

De acuerdo con lo establecido en la normativa aplicable, en los casos en que de la inspección resulte que la navegación o el servicio del buque o embarcación no puede hacerse en las debidas condiciones de seguridad para las personas a bordo y para el medio ambiente, la Administración Marítima podrá impedir su salida, la realización de su actividad, o adoptar las medidas oportunas, hasta que sean subsanados los defectos encontrados, dando cuenta de ello al cónsul del Estado del pabellón.

Artículo 106. *Función y responsabilidad de las sociedades de clasificación.*

1. Por el contrato de clasificación la sociedad de clasificación certifica que un buque o cualquiera de sus partes o pertenencias cumple con lo establecido en las correspondientes reglas de clase.

2. Las sociedades de clasificación responderán de los daños y perjuicios que se causen a quienes contraten con ellas y que sean consecuencia de la falta de diligencia de aquéllas en la inspección del buque y en la emisión del certificado.

3. La responsabilidad de las sociedades de clasificación frente a terceros se determinará con arreglo al Derecho común, sin perjuicio de la normativa internacional y comunitaria que sea de aplicación.

Artículo 107. *Inspección y certificación de artefactos navales.*

Reglamentariamente se determinarán las especialidades relativas al régimen de inspección y certificación de los artefactos navales.

[. . .]

TÍTULO III

De los sujetos de la navegación

CAPÍTULO I

Del armador

Artículo 145. *Concepto de armador y de naviero.*

1. Es armador quien, siendo o no su propietario, tiene la posesión de un buque o embarcación, directamente o a través de sus dependientes, y lo dedica a la navegación en su propio nombre y bajo su responsabilidad.

2. Se entiende por naviero 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.

3. En el caso de condominio naval, recaerá la condición de armador en cada uno de los condóminos, sin perjuicio de su derecho a nombrar un administrador.

Artículo 146. *Inscripción en el Registro Mercantil.*

El armador que dedique el buque a la navegación con fines empresariales deberá inscribirse en el Registro Mercantil.

Artículo 147. *Inscripción en el Registro de Bienes Muebles.*

1. El armador no propietario podrá inscribir dicha condición en el Registro de Bienes Muebles.
2. En el documento correspondiente y en la inscripción deberá figurar:

a) El nombre o designación social del armador.
b) El título jurídico que legitima la posesión del buque.
c) La duración de dicha situación jurídica.
d) Cualquier otro requisito que se determine reglamentariamente.

3. El propietario del buque estará facultado para solicitar la inscripción del armador no propietario.

Artículo 148. *Presunción de armador.*

1. A falta de inscripción en otro sentido y salvo prueba en contrario que nunca perjudicará a tercero de buena fe, se considerará armador al propietario que figure inscrito en el Registro de Bienes Muebles.
2. En el caso de buques y embarcaciones dedicadas exclusivamente a la navegación deportiva o de recreo, a falta de inscripción en otro sentido, tendrá la consideración de armador la persona que aparezca como dueño en el Registro de Bienes Muebles o, en su defecto, en el Registro de Buques y Empresas Navieras, sin que valga prueba en contrario.
3. Si el buque no figurara inscrito o si la embarcación no estuviera ni inscrita ni matriculada se entenderá que el armador es su propietario.

Artículo 149. *Responsabilidad del armador.*

El armador es responsable ante terceros de los actos y omisiones del capitán y dotación del buque, así como de las obligaciones contraídas por el capitán de acuerdo con lo establecido en el artículo 185, sin perjuicio de su derecho a limitar su responsabilidad en los supuestos establecidos en el título VII.

CAPÍTULO II

Del condominio naval

Artículo 150. *Condominio naval.*

Se entenderá por condominio naval la copropiedad de un buque o embarcación cuando tenga como finalidad su explotación mercantil, y se regirá por las disposiciones de este capítulo.

Artículo 151. *Facultades de la mayoría.*

Para la realización de cualquier acto o negocio jurídico de administración, disposición o gravamen del buque en condominio naval, será suficiente el acuerdo de los condueños que representen la mayoría de las cuotas de la copropiedad. Un solo condueño puede ostentar dicha mayoría.

Artículo 152. *Derechos de la minoría.*

1. Todo condómino que no haya participado o se haya opuesto a la decisión de vender el buque tiene derecho a exigir que la venta se realice en pública subasta.

2. Cuando la falta de participación u oposición se refiera a la decisión de realizar cualquier acto o negocio jurídico de administración o disposición, designación de administrador u obras de reparación del buque, el condómino tendrá derecho a separarse del condominio, transmitiendo su cuota a los restantes condóminos que acepten su adquisición, por el valor fijado de común acuerdo, a falta de éste por tasación de perito designado por ambas partes, y en defecto de todo ello, por el juez. Si ninguno aceptara, podrá solicitar su venta en pública subasta.

Artículo 153. *Del administrador del condominio naval.*

1. En caso de designación de uno o varios administradores, éstos tendrán la consideración legal de factor mercantil y ostentarán las consiguientes facultades de administración y representación, en forma mancomunada o solidaria, según se haya expresado en su nombramiento.
2. La designación del administrador podrá hacerse constar en el Registro de Bienes Muebles.
3. Será ineficaz frente a tercero cualquier limitación o restricción a las facultades citadas en el apartado primero.

Artículo 154. *Derechos sobre la cuota indivisa.*

Todo copropietario puede realizar sobre su cuota cualquier acto de disposición o gravamen, con excepción de la hipoteca naval, que sólo podrá recaer sobre la totalidad del buque y requerirá acuerdo de la mayoría de los condóminos.

Artículo 155. *Derecho de adquisición preferente.*

1. En caso de venta de una cuota indivisa a un extraño a la comunidad, los demás copropietarios tendrán derecho de tanteo y retracto y si son más de uno quienes deciden ejercitar tales derechos, la adquirirán en proporción a su respectiva cuota indivisa.
2. El derecho de tanteo podrá ejercitarse en el plazo de nueve días naturales desde el siguiente a aquel en que se notifique de modo fehaciente el propósito de vender, la identidad del comprador, el precio, la forma de pago y las condiciones esenciales de la venta.
3. El derecho de retracto procederá cuando la venta se haya realizado sin la notificación anterior o en condiciones diferentes de las notificadas; y podrá ejercitarse en el mismo plazo contado desde el día en que se tenga conocimiento de la venta ya realizada y, en todo caso, desde su inscripción en el Registro de Bienes Muebles.
4. Para poder ejercitar el derecho de tanteo y el de retracto, deberá el adquirente o adquirentes consignar el precio de la venta, ante notario o en un establecimiento destinado a este fin.

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.

[. . .]

CAPÍTULO V

De la responsabilidad civil por contaminación

Artículo 384. *Ámbito de aplicación.*

Se regirá por lo dispuesto en este capítulo la responsabilidad civil derivada de daños por contaminación sufridos en las costas y los espacios marítimos españoles, que proceda de

buques, embarcaciones, artefactos navales y plataformas fijas, dondequiera que estos se encuentren.

Artículo 385. *Sujetos responsables.*

1. Estará obligado a indemnizar los daños por contaminación el armador del buque o el titular del uso o explotación del artefacto naval o plataforma en el momento de producirse el hecho generador de la contaminación, sin perjuicio de su derecho de repetición contra las personas culpables de aquel hecho.
2. Cuando en el hecho generador de la contaminación se encuentren involucrados varios buques, sus armadores estarán solidariamente obligados a indemnizar los daños por contaminación, a no ser que éstos puedan razonablemente ser atribuidos con carácter exclusivo a uno de los buques.

Artículo 386. *Fundamento de la responsabilidad.*

1. El armador será responsable de los daños por contaminación por el mero hecho de su producción. No obstante, quedará exonerado si prueba que los daños han sido causados por una fuerza mayor inevitable, por la negligencia de cualquier autoridad que sea responsable del mantenimiento de luces u otras ayudas a la navegación, o bien por una acción u omisión intencional de un tercero, a salvo de la responsabilidad que alcance a este último.
2. Sin perjuicio de los convenios internacionales que sean de aplicación, la exigencia de responsabilidad se basará en los principios de cautela y de acción preventiva, en el principio de corrección, preferentemente en la fuente misma, de los atentados al medio ambiente y en el principio de que quien contamina paga.

Artículo 387. *Culpa del perjudicado.*

Si el armador prueba que los daños por contaminación resultaron, en todo o en parte, de una acción u omisión culposa o dolosa de la persona que los sufrió quedará exonerado total o parcialmente de su responsabilidad ante esa persona.

Artículo 388. *Alcance de la indemnización.*

1. Serán indemnizables las pérdidas o daños causados por la contaminación fuera del buque.
2. También será indemnizable el coste de las medidas razonablemente adoptadas por cualquier persona después de ocurrir el siniestro con objeto de prevenir o minimizar los daños por contaminación.

En todo caso, se aplicará la limitación de responsabilidad regulada en el título VII de esta ley.

Artículo 389. *Aseguramiento obligatorio.*

1. Será obligatorio el seguro de responsabilidad civil por daños por contaminación de las costas y aguas navegables, cuyas condiciones y cobertura mínima se determinarán reglamentariamente.
2. Los perjudicados por daños por contaminación tendrán acción directa contra el asegurador de la responsabilidad civil hasta el límite de la suma asegurada. El asegurador podrá oponer las mismas excepciones que correspondieran al armador de acuerdo con los artículos 386 y 387 y, además, la de que la contaminación se debió a un acto intencional del mismo armador. Igualmente podrá hacer uso de la limitación de responsabilidad aplicable según el artículo anterior.

Artículo 390. *Prohibición de navegación.*

1. La Administración Marítima prohibirá la navegación de los buques o embarcaciones y la actividad de los artefactos navales o plataformas fijas que no posean la cobertura de seguro a que se refiere el artículo anterior.

2. Asimismo, denegará la entrada o salida de los puertos nacionales, y de los fondeaderos o terminales situados en aguas interiores marítimas o mar territorial, a los buques, embarcaciones o artefactos extranjeros que carezcan de la mencionada cobertura de seguro.

Artículo 391. *Aplicación preferente de los convenios internacionales.*

1. Lo previsto en los convenios internacionales de que España sea parte en materia de responsabilidad civil por daños por contaminación por hidrocarburos o por substancias nocivas, peligrosas o tóxicas, o por el combustible de los buques, será de aplicación preferente en su ámbito respectivo.

2. No se aplicará lo previsto en este capítulo a los daños causados por substancias radioactivas o nucleares, que se regularán por sus disposiciones específicas.

[. . .]

TÍTULO VIII

Del contrato de seguro marítimo

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

Artículo 406. *Ámbito de aplicación.*

1. Están sujetos a esta ley los contratos de seguro que tienen por objeto indemnizar los daños producidos por los riesgos propios de la navegación marítima.

En lo no previsto en esta ley, será de aplicación la Ley de Contrato de Seguro.

2. Los seguros obligatorios de embarcaciones dedicadas al deporte o recreo se regirán por lo dispuesto en la Ley de Contrato de Seguro, sin que valga pacto en contrario.

Artículo 407. *Carácter dispositivo.*

1. Salvo que expresamente se disponga de otra forma, las partes del contrato podrán pactar libremente las condiciones de cobertura que juzguen apropiadas.

2. La válida celebración del contrato de seguro marítimo no exigirá la sujeción a forma determinada alguna, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 421.

CAPÍTULO II

De las disposiciones comunes a los distintos tipos de seguro marítimo

Sección 1.ª De los intereses asegurados

Artículo 408. *Existencia del interés asegurado.*

1. Podrán ser objeto de seguro los intereses patrimoniales legítimos, presentes o futuros, expuestos a los riesgos de la navegación marítima. La inexistencia de interés determinará la nulidad del contrato, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 422.

2. Los pactos contractuales en los que se establezca una presunción de la existencia del interés admitirán en todo caso prueba en contrario.

Artículo 409. *Enumeración de los intereses.*

Podrán, en concreto, ser objeto del seguro marítimo los intereses en:

a) Los buques, embarcaciones y artefactos navales, incluso en construcción o desguace.
b) El flete.
c) El cargamento.
d) La responsabilidad civil derivada del ejercicio de la navegación.

e) Cualesquiera otros intereses patrimoniales legítimos expuestos a los riesgos de la navegación marítima.

Artículo 410. *Interés en el buque.*

El seguro del buque comprende el interés sobre sus partes integrantes, pertenencias y accesorios.

Artículo 411. *Interés en el flete.*

1. El seguro del flete comprende el precio por el transporte de mercancías o pasajeros, tanto en curso de realización como esperado. Incluye también el beneficio que se deriva para el porteador del transporte de sus propias mercancías.
2. El valor asegurable del flete viene dado por su importe bruto.

Artículo 412. *Titular del interés.*

El contrato de seguro se entiende concertado por cuenta de quien resulte titular del interés en el momento del siniestro.

Sección 2.ª Del valor asegurado, del seguro múltiple y del coaseguro

Artículo 413. *Valor del interés y suma asegurada.*

1. Si, en el momento de la producción del siniestro, la suma asegurada es inferior al valor del interés, el asegurador indemnizará el daño causado en la misma proporción en que aquella cubre el interés asegurado.
2. Si la suma asegurada supera el valor del interés asegurado, cualquiera de las partes podrá exigir la reducción de la suma y de la prima, debiendo restituir el asegurador el exceso de las primas percibidas. Si se produjere el siniestro, el asegurador indemnizará el daño efectivamente causado.
3. Cuando el sobreseguro previsto en el apartado anterior se debiera a mala fe del tomador o del asegurado, el contrato será nulo. El asegurador de buena fe podrá, no obstante, retener las primas vencidas y las del período en curso.

Artículo 414. *Póliza estimada.*

En el seguro de buques, embarcaciones y artefactos navales se presumirá que el valor declarado en la póliza o con posterioridad a la celebración del contrato es un valor estimado vinculante para las partes del contrato, salvo dolo por parte del asegurado o cuando por error sea notablemente superior al valor del interés.

Artículo 415. *Seguro múltiple.*

1. En caso de concurrir varios contratos de seguro sobre el mismo riesgo e interés y durante idéntico período de tiempo, hayan sido concertados por el mismo tomador o no, el asegurado no podrá en ningún caso recibir como indemnización una cantidad superior al importe real del daño. Respetando esta limitación, cada asegurador estará obligado a indemnizar el daño hasta el importe de la suma asegurada en su respectiva póliza.

En estos casos el tomador del seguro o el asegurado deberán comunicar a cada asegurador los demás seguros que estipule. Si por dolo se omitiera esta comunicación y en caso de sobreseguro se produjera el siniestro, los aseguradores no estarán obligados a pagar la indemnización.

2. El asegurador que haya indemnizado tendrá acción contra los demás aseguradores para obligarles a contribuir a la cobertura del siniestro en proporción a los capitales asegurados por cada contrato.
3. Si el importe total de las sumas aseguradas superase notablemente el valor del interés, cualquiera de las partes del contrato podrá exigir la reducción de la suma asegurada y de la prima, debiendo restituir el asegurador el exceso de las primas percibidas.

Artículo 416. *Coaseguro.*

1. Cuando mediante uno o varios contratos de seguro, referentes al mismo interés, riesgo y tiempo, se produce un reparto de cuotas determinadas entre varios aseguradores, previo acuerdo entre ellos y el tomador, cada asegurador está obligado al pago de la indemnización solamente en proporción a la cuota respectiva.

El asegurador que ha pagado una cantidad superior a la que le corresponda podrá repetir contra el resto de los aseguradores.

Queda a salvo en todo caso el derecho de repetición de los coaseguradores frente al abridor en el supuesto de abuso de facultades.

2. El asegurador abridor del coaseguro estará legitimado tanto activa como pasivamente, judicial y extrajudicialmente, para la gestión ordinaria del contrato y para adoptar cualquier decisión frente al asegurado en orden al siniestro y su liquidación, así como para efectuar las reclamaciones contra los terceros responsables del daño o hacer frente a las de los terceros perjudicados en los seguros de responsabilidad civil, sin que tal actuación suponga solidaridad alguna entre los coaseguradores.

3. Se considerará abridor, si la póliza no lo designa expresamente, al coasegurador que participe con mayor cuota en el seguro.

Sección 3.ª De los riesgos de la navegación

Artículo 417. *Riesgos cubiertos.*

El asegurador indemnizará al asegurado, en los términos fijados en el contrato, por los daños que sufra el interés asegurado como consecuencia de los riesgos de la navegación.

Artículo 418. *Exclusión de algunos riesgos.*

Quedan excluidos de la cobertura del seguro los siguientes riesgos:

a) La guerra, declarada o no, civil o internacional, el bloqueo y los apresamientos que resulten de ella.

b) La captura, el embargo o la detención por orden de alguna autoridad nacional o extranjera.

c) La piratería, el motín, el terrorismo y las situaciones de alteración del orden público.

d) Las huelgas y los cierres patronales.

e) Las explosiones atómicas o nucleares, las radiaciones y las contaminaciones radioactivas.

Artículo 419. *Dolo y culpa del asegurado y sus dependientes.*

1. El asegurador no responde de los daños causados al interés asegurado por dolo del asegurado, sin que valga pacto en contrario. Tampoco responderá por culpa grave del asegurado, pero, si las partes acordasen lo contrario, quedará al menos un diez por ciento del daño a cargo del asegurado. Este mínimo del diez por ciento es indisponible para las partes.

2. La responsabilidad del asegurador por los daños ocasionados con dolo o culpa grave por los dependientes del asegurado que desempeñen en tierra funciones de gerencia o dirección de las que dependa el estado de conservación o de mantenimiento del objeto asegurado, se regirá por los criterios previstos en el apartado 1 para el supuesto de culpa grave del asegurado.

3. El asegurador responderá de los siniestros causados por dolo o culpa de los demás dependientes del asegurado.

Artículo 420. *Vicio propio.*

Quedan excluidos de la cobertura los daños que tengan por causa el vicio propio o la naturaleza intrínseca del objeto asegurado y los que tengan por causa el desgaste y uso natural.

Sección 4.ª De la conclusión del contrato y deberes del contratante

Artículo 421. *Prueba del seguro.*

El asegurador está obligado a entregar al tomador la póliza o el documento o certificado provisional de cobertura. Antes de que estos documentos sean entregados, el contrato puede ser probado por cualquier medio que demuestre la aceptación de la cobertura por el asegurador.

Artículo 422. *Existencia de riesgo.*

1. El contrato de seguro celebrado con posterioridad al siniestro o cesación del riesgo es nulo siempre que alguna de las partes conociese tal circunstancia. Se presume conocida dicha circunstancia en el caso de que la noticia de la misma fuera de público conocimiento en el lugar donde se celebró el contrato o en el que residen el asegurador o el tomador.

2. Sin embargo, si el contrato se celebró sobre buenas o malas noticias, solo será nulo cuando se demuestre que el tomador conocía el siniestro o el asegurador la cesación del riesgo.

Artículo 423. *Declaración del riesgo.*

1. El tomador del seguro deberá declarar al asegurador antes de la conclusión del contrato todas las circunstancias que conozca, o que razonablemente deba de conocer, que puedan influir sensiblemente en la apreciación del riesgo por un asegurador prudente. Si el contrato se celebrase por cuenta de otra persona, el deber de declaración se extenderá a las circunstancias conocidas o debidas de conocer por esta.

2. El tomador del seguro o el asegurado deberá durante el curso del contrato comunicar al asegurador, tan pronto como le sea posible, todas las circunstancias que agraven el riesgo y sean de tal naturaleza que si hubieran sido conocidas por este en el momento de la perfección del contrato, no lo habría celebrado o lo habría concluido en condiciones más gravosas.

Artículo 424. *Efectos de la inexactitud o reticencia.*

1. La declaración incompleta o inexacta de las circunstancias a que se refiere el artículo anterior da derecho al asegurador a resolver el contrato en el plazo de un mes, a contar desde el conocimiento de la reserva o inexactitud. Corresponderán al asegurador, salvo que concurra dolo o culpa grave por su parte, las primas relativas al período en curso en el momento de la resolución.

2. Si el siniestro sobreviene antes de que al asegurador llegue el conocimiento de la reticencia o inexactitud, o antes de que transcurra el plazo señalado en el apartado anterior, la prestación del asegurador se reducirá proporcionalmente a la diferencia entre la prima convenida y la que se hubiese aplicado de haberse conocido la entidad del riesgo. Sin embargo, quedará liberado el asegurador de prestación alguna si medió dolo o culpa grave del tomador o del asegurado.

Artículo 425. *Pago de la prima.*

1. El tomador del seguro está obligado al pago de la prima en las condiciones estipuladas en la póliza o en el certificado. Si se han pactado primas periódicas, la primera de ellas será exigible una vez firmado el contrato. El lugar del pago será el del domicilio del tomador, siempre que no se determine uno distinto en la póliza.

2. La falta de pago de la prima o de alguna de las fracciones de prima o de las primas periódicas permite al asegurador resolver el contrato o suspender sus efectos hasta que se abone. La resolución o suspensión se producirá un mes después de que el tomador haya sido requerido al pago de la prima. Sin embargo, tratándose de la falta de pago de la prima única, de la primera fracción de prima o de la primera de las primas periódicas, el asegurador no responde de los siniestros acaecidos antes del pago, aunque todavía no haya mediado requerimiento de pago.

3. Cuando el asegurador haya emitido en los seguros de mercancías un certificado de cobertura, no podrá oponer la falta de pago de la prima al comprador de las mercancías de buena fe a quien se haya entregado dicho certificado, sin que valga pacto en contrario.

Artículo 426. *Comunicación del siniestro.*

El asegurado o el tomador del seguro deberán comunicar al asegurador o al comisario de averías designado en la póliza el acaecimiento del siniestro en el plazo de siete días, contados a partir del momento en que lo conozcan. La omisión o retraso de esta comunicación producirá la pérdida del derecho a la indemnización solo si hubiese concurrido dolo o culpa grave del asegurado o del tomador. En caso de negligencia o de retraso culposo en la omisión o tardía comunicación del siniestro, el asegurador tendrá derecho a ser indemnizado por los daños y perjuicios que se le hubieren causado por ello, sin que valga pacto que pretenda imponer al asegurado peor situación.

Artículo 427. *Deber de evitar o aminorar el daño.*

1. El tomador del seguro o el asegurado y sus dependientes deben emplear todas las medidas razonables a su alcance para salvar o recobrar los efectos asegurados y, en general, para evitar o disminuir el daño consecuencia del siniestro.
2. El asegurador podrá intervenir en la decisión y adopción de tales medidas, sin que su conducta prejuzgue, en ningún caso, la aceptación de responsabilidad por el siniestro.
3. El asegurador responde, en los términos fijados en el contrato, de los gastos realizados razonablemente por el tomador del seguro, el asegurado y sus dependientes en cumplimiento del deber establecido en el primer apartado de este precepto, así como de los daños causados al objeto asegurado.

Artículo 428. *Transmisión del interés asegurado.*

1. En los seguros de buques y artefactos navales, de otros intereses del armador o naviero o de su responsabilidad, la enajenación del buque o el cambio de titular en su gestión náutica provoca la extinción del contrato de seguro, a no ser que el asegurador haya aceptado expresamente por escrito su continuación.
2. En el seguro de mercancías, la transmisión de la propiedad de las mismas no ha de ser comunicada al asegurador, subrogándose el adquirente en el contrato de seguro.

Sección 5.ª De la indemnización

Artículo 429. *Obligación de indemnizar.*

1. En caso de siniestro cubierto por el contrato de seguro, el asegurador está obligado a indemnizar al asegurado en las condiciones estipuladas en la póliza, salvo en los supuestos de exclusión de responsabilidad previstos en el artículo 419.
2. Corresponderá al asegurado la prueba de la existencia y del alcance del daño.

Artículo 430. *Cuantía de la indemnización.*

1. La indemnización del asegurador comprenderá el valor de los daños materiales que sufra el objeto asegurado hasta el límite de la suma asegurada y las siguientes coberturas complementarias:

a) El importe de la contribución a la avería gruesa a cargo del interés asegurado.
b) La parte que corresponda a tal interés en una remuneración por salvamento.
c) Los gastos razonables efectuados por el tomador del seguro, el asegurado y sus dependientes para aminorar el daño.

2. En la indemnización de las coberturas complementarias enumeradas en el número anterior, el asegurador podrá aplicar también, en su caso, la regla proporcional. Las partes, de común acuerdo, podrán excluir en la póliza o con posterioridad a la celebración del contrato, la aplicación de la regla proporcional.

Artículo 431. *Exclusión del reemplazo.*

El asegurador no podrá ser obligado a reemplazar o reparar los objetos asegurados.

Artículo 432. *Daños y perjuicios excluidos.*

Quedan excluidos de la indemnización:

a) Los perjuicios derivados del siniestro, tales como retrasos, demoras, paralizaciones, pérdidas de mercado, diferencias de cambio, lucro cesante y, en general, cualquier daño indirecto, salvo los expresamente incluidos en esta ley.

b) Los daños y perjuicios ocasionados por el objeto asegurado a personas, salvo que la responsabilidad consiguiente sea objeto del seguro.

Artículo 433. *Acciones de avería y de abandono.*

1. La liquidación del siniestro se realizará por la acción de avería o por la acción de abandono.

2. La elección de uno u otro procedimiento corresponde al asegurado. Esto no obstante, el derecho del asegurado al abandono solo existirá en los casos establecidos en los artículos 449 y 461.

Artículo 434. *Declaración de abandono.*

1. La declaración de abandono deberá notificarse por escrito al asegurador. El asegurado manifestará la existencia de cualquier otro seguro o de derechos reales constituidos sobre las cosas objeto del abandono.

2. La omisión de las circunstancias enunciadas en el apartado anterior facultan al asegurador a suspender el pago de la indemnización hasta que le sean comunicadas por el asegurado.

Artículo 435. *Aceptación expresa o presunta del abandono.*

1. El abandono no podrá ser parcial ni condicionado y comprenderá la totalidad de las cosas objeto del interés asegurado.

2. La aceptación del abandono puede ser expresa o presunta. Se entenderá producido el abandono si el asegurador no lo rechaza en el plazo de un mes contado desde la recepción de la declaración.

Artículo 436. *Efectos del abandono.*

1. El abandono aceptado por el asegurador o, en su defecto, declarado judicialmente válido, transmite al asegurador la propiedad de las cosas aseguradas. Esta transmisión se retrotrae al momento en que el asegurador recibió la declaración de abandono. Sin embargo, podrá pactarse válidamente en la póliza el derecho del asegurador a renunciar a la transmisión de la propiedad de las cosas aseguradas o sus restos.

2. La aceptación del abandono por el asegurador o, en su caso, la declaración judicial de la validez del abandono, obligan al asegurador al pago del importe total de la suma asegurada.

Artículo 437. *Liquidación del siniestro y pago de la indemnización.*

1. El asegurador deberá practicar la liquidación del siniestro en el plazo fijado en la póliza, que no podrá ser superior a un mes contado desde:

a) La aceptación expresa o presunta del abandono o de la declaración judicial de su validez.

b) La aceptación del siniestro por el asegurador en los casos de liquidación por la acción de avería. El asegurador, en el plazo de un mes contado desde que el asegurado aportó la prueba del daño y de sus causas, deberá aceptar el siniestro o manifestar que lo rechaza, a no ser que el procedimiento pericial requiera un plazo más amplio para la averiguación de

las causas o que sea necesaria para la liquidación del siniestro la aportación de ulterior documentación por parte del asegurado.

2. Practicada la liquidación del siniestro el asegurador hará efectiva la indemnización en el plazo de quince días desde que el asegurado haya manifestado su conformidad con esa liquidación. La demora en el pago obligará al asegurador al abono de los intereses legales calculados sobre el importe de la indemnización a partir del momento en que el asegurador manifestó su rechazo al abandono o la avería.

3. En el caso de divergencia entre el asegurador y el asegurado sobre la cuantía de la indemnización, el asegurado tendrá derecho a la entrega, en el plazo de quince días desde que el asegurado manifieste su falta de conformidad, de la cantidad fijada por el asegurador, sin que la percepción de esa cantidad impida al asegurado la reclamación judicial de la suma superior que, a su juicio, debería alcanzar la indemnización.

4. Asegurador y asegurado podrán pactar, antes o después del siniestro, que la liquidación de este se efectúe por un liquidador de averías nombrado de mutuo acuerdo. La liquidación así practicada será vinculante para ambas partes, salvo que alguna de ellas la impugne judicialmente en el plazo de treinta días desde su notificación.

5. Pagada la indemnización por el asegurador, con arreglo al contrato de seguro, este se subrogará en los derechos y acciones que correspondieran al asegurado hasta el límite de la indemnización, contra quien sea responsable del siniestro o de la agravación de sus consecuencias o de ambos.

El asegurador no podrá ejercitar en perjuicio del asegurado los derechos en que se haya subrogado. El asegurado responderá de los perjuicios que, por sus actos u omisiones, pueda causar al asegurador en su derecho a subrogarse.

El asegurador no tendrá derecho a la subrogación contra ninguna de las personas cuyos actos u omisiones den origen a responsabilidad del asegurado, de acuerdo con la ley, ni contra el causante del siniestro que sea, respecto del asegurado, pariente en línea directa o colateral dentro del tercer grado civil de consanguinidad, padre adoptante o hijo adoptivo que convivan con el asegurado. Esta norma no tendrá efecto si la responsabilidad proviene de dolo o si la responsabilidad está amparada mediante un contrato de seguro. En este último supuesto, la subrogación estará limitada en su alcance de acuerdo con los términos de dicho contrato.

En caso de concurrencia de asegurador y asegurado frente a tercero responsable, el recobro obtenido se repartirá entre ambos en proporción a su respectivo interés.

La exoneración de responsabilidad del tercero causante del daño pactada por el asegurado o el tomador con dicho tercero no será oponible al asegurador, a menos que tal exoneración haya sido expresamente aceptada por éste, consignándola en la póliza de seguros.

Sección 6.ª De la prescripción

Artículo 438. *Prescripción.*

Los derechos derivados del contrato de seguro prescriben en el plazo de dos años a partir del momento en que pudieron ejercitarse.

CAPÍTULO III

De las disposiciones especiales de algunas clases de seguros

Sección 1.ª Del seguro de buques

Artículo 439. *Seguro por tiempo o por viaje.*

El seguro de buques puede contratarse ya sea para un viaje, ya sea para varios sucesivos, o bien para un tiempo determinado.

Artículo 440. *Comienzo y fin de la cobertura en el seguro por viaje.*

1. Si el seguro se contrata para uno o varios viajes, la responsabilidad del asegurador comienza en el momento de recibir la carga a bordo y termina al concluir la descarga, y en todo caso a los quince días desde su llegada al puerto de destino.

2. Si el viaje se realiza en lastre, la responsabilidad del asegurador comienza al levar anclas o desamarrar en el puerto de salida y termina cuando el buque fondea o amarra en el puerto de destino.

Artículo 441. *Comienzo y fin de la cobertura en el seguro por tiempo.*

1. Si el seguro se contrata por tiempo, la responsabilidad del asegurador comienza a las cero horas del día siguiente al de la celebración del contrato y termina a las veinticuatro horas del último día.

2. A los efectos previstos en el apartado anterior se tendrá en cuenta el horario vigente en el lugar donde se celebró el contrato.

Artículo 442. *Prórroga de la cobertura en el seguro por tiempo.*

1. Si al término del plazo pactado el buque se encuentra en el mar, en peligro, o en puerto de refugio natural o escala, el seguro queda prorrogado hasta el momento en que llegue al puerto de destino, abonando el tomador del seguro la proporción de la prima correspondiente al tiempo de prórroga.

2. La póliza podrá establecer que para que opere la prórroga prevista en el apartado anterior, será necesaria la notificación del asegurado al asegurador de las circunstancias en él previstas.

Artículo 443. *Responsabilidad por abordajes.*

1. El seguro de buques cubre la responsabilidad civil del armador por los daños y perjuicios causados a otro buque, embarcación o artefacto naval, y a sus cargamentos en caso de abordaje. Esta cobertura es complementaria de la de los propios daños del buque.

2. La póliza podrá extender la cobertura del asegurador a la responsabilidad civil del armador por los daños y perjuicios producidos por choque con plataformas fijas u otras obras o instalaciones.

Artículo 444. *Navegabilidad del buque.*

El asegurado deberá mantener la navegabilidad del buque, embarcación o artefacto naval asegurado durante toda la duración de la cobertura.

Artículo 445. *Vicios ocultos.*

El asegurador no responde de los daños que sufra el buque asegurado como consecuencia de un vicio oculto del mismo. Se entiende por vicio oculto aquel que no pueda descubrirse empleando los medios razonablemente exigibles a un armador.

Artículo 446. *Subrogación contra los miembros de la dotación.*

El asegurador no podrá ejercer los derechos en que se subrogue, en caso de siniestro, contra los miembros de la dotación del buque asegurado, salvo que estos hubiesen causado el siniestro dolosamente.

Artículo 447. *Reconstitución automática del capital asegurado.*

La responsabilidad del asegurador alcanza a la totalidad de la suma asegurada en cada siniestro que se produzca durante la vigencia del contrato, sin perjuicio del derecho del asegurador a exigir después de cada siniestro el complemento de prima que haya sido pactado.

Artículo 448. *Nuevo a viejo.*

En la indemnización de daños del buque no se practicarán por el asegurador deducciones de nuevo a viejo.

Artículo 449. *Casos de abandono.*

El asegurado podrá ejercer el derecho al abandono en los siguientes casos:

a) Pérdida total del buque.
b) Inhabilitación definitiva para navegar o imposibilidad de reparar el buque.
c) Cuando el importe de las reparaciones alcance el valor de la suma asegurada de la póliza. A efectos de este cálculo, se sumará al importe de las reparaciones las contribuciones a cargo del buque en la avería gruesa o en el salvamento.
d) La pérdida del buque por falta de noticias en el plazo de noventa días. La pérdida se entenderá verificada el último día del plazo citado, que se contará a partir del día en que se recibieron las últimas noticias.

Artículo 450. *Plazo de abandono.*

1. La declaración de abandono deberá presentarse al asegurador dentro del plazo de noventa días contados desde la fecha del siniestro. En el caso de la letra d) del artículo anterior, el plazo se contará una vez transcurridos los otros noventa días en él señalados.
2. Pasados los plazos indicados en el número anterior, el asegurado sólo podrá reclamar la indemnización mediante la acción de avería.

Artículo 451. *Primas y extornos.*

1. En el seguro por viaje, el asegurador adquiere el derecho a la prima desde el inicio del viaje. En el seguro por tiempo, el asegurador adquiere el derecho a la prima desde que comienza a correr el plazo fijado.
2. En cualquier caso, todo extorno de la prima se entiende subordinado a que el buque no haya sido abandonado al asegurador, conforme a lo previsto en el artículo 449, o no se haya producido una pérdida total cubierta por el contrato.

Artículo 452. *Subsidiariedad.*

Las reglas de esta sección se aplicarán al seguro del flete y a otros intereses del armador o naviero en cuanto sean compatibles con su propia naturaleza y lo consientan las cláusulas acordadas por las partes.

[. . .]

Sección 3.ª Del seguro de responsabilidad civil

Artículo 463. *Ámbito de las normas.*

Las normas reguladoras de los seguros de responsabilidad civil se aplicarán no solamente a los de esta clase, sino también a las coberturas del riesgo de nacimiento de determinadas obligaciones de indemnizar a terceros incluidas en seguros marítimos de otra clase.

Artículo 464. *Seguro obligatorio.*

Los seguros obligatorios de responsabilidad civil exigidos por esta ley se regularán, en primer lugar, por sus normas particulares y, en su defecto, por lo previsto en esta sección.

Artículo 465. *Obligación del asegurador y acción directa.*

La obligación del asegurador de indemnizar en esta clase de seguros existe desde que surge la responsabilidad de su asegurado ante el tercero perjudicado. Este último tendrá acción directa contra el asegurador para exigirle el cumplimiento de su obligación. Será inválido cualquier pacto contractual que altere lo dispuesto en este artículo.

Artículo 466. *Límite de la cobertura.*

El asegurador responde como máximo hasta el límite de la suma asegurada por cada uno de los hechos que originen su responsabilidad ocurridos durante la vigencia del contrato.

Artículo 467. *Limitaciones de responsabilidad indemnizatoria.*

El asegurador podrá oponer al perjudicado las mismas excepciones que corresponderían a su asegurado, y especialmente las limitaciones cuantitativas de responsabilidad de que este último gozase de acuerdo con la ley aplicable o el contrato del que derivase la responsabilidad.

[. . .]

Disposición adicional primera. *Actualización de cuantías y mecanismos de garantía alternativos.*

1. Se autoriza al Gobierno para revisar las cuantías de las sumas máximas de indemnización establecidas en el artículo 399.2, con objeto de mantener su cobertura.

2. Las revisiones de las cuantías de los convenios a los que se remiten las reglas de responsabilidad de los artículos 282, 283, 299, 334 y 398 solo procederán en virtud de las modificaciones que se vayan produciendo en las mismas en los tratados internacionales aplicables.

3. El Gobierno podrá establecer los supuestos en los cuales se puedan constituir mecanismos de garantías alternativos a los seguros obligatorios previstos en los artículos 300, 389 y 464.

[. . .]

Disposición adicional tercera. *Contratación electrónica.*

1. En lo relativo a la utilización de las técnicas informáticas electrónicas y telemáticas, para la celebración de los contratos a que se hace mención en esta ley, y a las comunicaciones relacionadas con los mismos, se estará a lo dispuesto en la Ley 34/2002, de 11 de julio, de Servicios de la sociedad de la información y de comercio electrónico, en la Ley 59/2003, de 19 de diciembre, de firma electrónica, en esta ley y en el Derecho de la Unión Europea.

2. Las partes podrán acordar en cualquier momento el cambio de soporte de la documentación contractual. En tal caso incluirán en toda documentación posterior un aviso adecuado del cambio producido así como, en su caso, de la duración de dicho cambio.

[. . .]

Disposición adicional séptima. *Plataforma continental.*

Los derechos soberanos sobre la plataforma continental española y las ampliaciones de esta más allá del límite de las doscientas millas náuticas se regirán por lo dispuesto en la Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar, firmada en Montego Bay el 10 de diciembre de 1982, en los restantes tratados internacionales en los que España sea parte y en las normas de Derecho interno que puedan dictarse de conformidad con tales acuerdos internacionales.

[. . .]

Disposición adicional décima. *Aranceles notariales y registrales.*

El Gobierno aprobará los aranceles correspondientes a la intervención de los notarios y registradores de la propiedad y mercantiles para la inscripción de buques, embarcaciones y artefactos navales en la Sección de Buques del Registro de Bienes Muebles.

[. . .]

Disposición derogatoria única. *Derogación de normas.*

A la entrada en vigor de la presente ley quedarán derogadas cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a la misma y, en todo caso, las siguientes:

a) Los artículos 2131 a 2161 y 2168 a 2174 de la Ley de Enjuiciamiento Civil de 1881.
b) El párrafo primero del artículo 561 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal de 1882.
c) El Libro III y los artículos 19.3, 951 a 954 del Código de Comercio, aprobado por el Real Decreto de 22 de agosto de 1885.
d) La Ley de 22 de diciembre de 1949, sobre unificación de reglas para los conocimientos de embarque en los buques mercantes.
e) La Ley de Hipoteca Naval, de 21 de agosto de 1893.
f) La Ley 60/1962, de 24 de diciembre, sobre auxilios, salvamentos, remolques, hallazgos y extracciones marítimas, excepto las disposiciones del título II, que continuarán en vigor en calidad de normas reglamentarias.
g) La disposición final vigésima sexta de la Ley 1/2000, de 1 de enero, de Enjuiciamiento Civil.
h) Los artículos 261 y 262, y la letra f) del 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.
i) La disposición transitoria décima de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

Disposición final primera. *Reglas de Rotterdam.*

En caso de que el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Contrato de Transportes Internacional de Mercancías Total o Parcialmente Marítimo, firmado el 23 de septiembre de 2009 (Reglas de Rotterdam) entre en vigor, el Gobierno remitirá a las Cortes Generales un proyecto de ley para introducir las modificaciones necesarias en esta ley.

[. . .]

Disposición final sexta. *Títulos competenciales.*

Esta Ley se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.6.ª y 20.ª de la Constitución Española, que atribuye al Estado la competencia exclusiva sobre legislación mercantil, procesal y de marina mercante.

Disposición final séptima. *Cláusula relativa a Gibraltar.*

El presente texto legal no puede ser interpretado como reconocimiento de cualesquiera derechos o situaciones relativos a los espacios marítimos de Gibraltar, que no estén comprendidos en el artículo 10 del Tratado de Utrecht, de 13 de julio de 1713, entre las Coronas de España y Gran Bretaña.

Disposición final octava. *Sección de Buques del Registro de Bienes Muebles y Registro de Buques y Empresas Navieras.*

1. El Gobierno, a propuesta conjunta de los Ministerios de Justicia y de Fomento en el ámbito de sus respectivas competencias, dictará las disposiciones necesarias para el desarrollo y aplicación de las normas previstas en esta ley sobre Registro de Bienes Muebles y el Registro de Buques y Empresas Navieras, así como la coordinación entre los mismos.
2. Reglamentariamente, a propuesta de los Ministerios de Fomento y de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, en el ámbito de sus respectivas competencias, se asegurará la coordinación del Registro de Buques y Empresas Navieras y del Censo de la Flota Pesquera Operativa.

Disposición final novena. *Habilitación al Gobierno.*

1. Se habilita al Gobierno para que en el plazo de tres años proceda a refundir en un único texto, y bajo el título «Código de la Navegación Marítima», las leyes reguladoras de las

instituciones marítimas, regularizando, aclarando y armonizando la presente ley con 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 con todos aquellos convenios o tratados internacionales sobre materias de Derecho del mar que pudieran entrar en vigor en España antes de culminarse la refundición.

2. Asimismo, se autoriza al Gobierno para que dicte cuantas disposiciones sean precisas para la debida ejecución y cumplimiento de lo dispuesto en esta ley.

[. . .]

Disposición final duodécima. *Entrada en vigor.*

La presente ley entrará en vigor a los dos meses de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

[. . .]

§ 43

Ley 19/1989, de 25 de julio, de reforma parcial y adaptación de la legislación mercantil a las Directivas de la comunidad Económica Europea (CEE) en materia de Sociedades. [Inclusión parcial]

Jefatura del Estado
«BOE» núm. 178, de 27 de julio de 1989
Última modificación: 24 de marzo de 1995
Referencia: BOE-A-1989-17832

[. . .]

DISPOSICIONES FINALES

[. . .]

Segunda.

Los libros de buques y aeronaves llevados hasta ahora en los Registros Mercantiles constituirán registros independientes y continuarán rigiéndose por las normas referidas a ellos, hasta que se establezca el Registro de la Propiedad Mobiliaria, en el que se unificarán los actuales Registros de Hipoteca Mobiliaria y Prenda sin Desplazamiento y los libros de buques y aeronaves, y se dote al mismo de la adecuada regulación, para lo que se concede al Gobierno la correspondiente autorización.

[. . .]

§ 44

Real Decreto 1828/1999, de 3 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Registro de Condiciones Generales de la Contratación. [Inclusión parcial]

Ministerio de Justicia
«BOE» núm. 306, de 23 de diciembre de 1999
Última modificación: 25 de abril de 2002
Referencia: BOE-A-1999-24356

[. . .]

Disposición adicional única. *Creación del Registro de Bienes Muebles.*

1. Se crea el Registro de Bienes Muebles, integrado por las siguientes secciones:

1.ª Sección de Buques y Aeronaves.
2.ª Sección de Automóviles y otros Vehículos de Motor.
3.ª Sección de Maquinaria industrial, establecimientos mercantiles y bienes de equipo.
4.ª Sección de otras Garantías reales.
5.ª Sección de otros bienes muebles registrables.
6.ª Sección del Registro de Condiciones Generales de la Contratación.

2. El Registro de Bienes Muebles es un Registro de titularidades y gravámenes sobre bienes muebles, así como de condiciones generales de la contratación. Dentro de cada una de las secciones que lo integran se aplicará la normativa específica reguladora de los actos o derechos inscribibles que afecten a los bienes, o a la correspondiente a las condiciones generales de la contratación.

3. El Registro Central de Venta a Plazos de Bienes Muebles y el Registro Central de Condiciones Generales de la Contratación son secciones de un único Registro de Bienes Muebles Central, que podrá estar a cargo de más de un registrador en régimen de división personal en los términos que determine el Ministerio de Justicia.

4. Una vez practicada la inscripción en cada una de las secciones, el registrador competente remitirá copia al registrador central en el plazo máximo de dos días hábiles siguientes.

Para la remisión podrán utilizarse soportes magnéticos de almacenamiento. También podrá realizarse mediante comunicación telemática a través de terminales o de equipos autónomos susceptibles de comunicación directa con el ordenador del Registro Central.

5. El registrador de bienes muebles central podrá expedir publicidad formal e instrumental de la base de datos formada por los datos remitidos por los registradores de bienes muebles.

6. En lo demás no previsto se estará, en cuanto sea aplicable, a lo dispuesto en la Ordenanza del Registro de Venta a Plazos de Bienes Muebles, el Reglamento del Registro Mercantil y el Reglamento Hipotecario.

Disposición transitoria única. *Competencia en tanto se aprueba la demarcación registral del Registro de Bienes Muebles.*

Hasta que no se modifique la demarcación registral correspondiente al Registro de Bienes Muebles, las secciones que lo integran seguirán a cargo del registrador de la propiedad y mercantil que en el momento de la entrada en vigor de este Real Decreto ostente la competencia.

No obstante, los libros del Registro de Hipoteca Mobiliaria deberán trasladarse al Registro de Bienes Muebles en el plazo máximo de un año a contar de la entrada en vigor de este Real Decreto.

Disposición final primera. *Título competencial.*

El presente Real Decreto se dicta al amparo del artículo 149.1.6.ª y 8.ª de la Constitución y será de aplicación en toda España, sin perjuicio de las normas sobre interpretación de los contratos recogidas en la Compilación de Derecho Civil Foral o Fuero Nuevo de Navarra.

[. . .]

Disposición final tercera. *Habilitación al Ministerio de Justicia para resolver las cuestiones que suscite la entrada en funcionamiento del Registro.*

El Ministerio de Justicia, a través de la Dirección General de los Registros y del Notariado, dictará las disposiciones necesarias para resolver cuantas cuestiones se susciten en la aplicación de este Real Decreto en orden al funcionamiento del Registro de Bienes Muebles.

Disposición final cuarta. *Entrada en vigor.*

El presente Real Decreto y el Reglamento por él aprobado entrará en vigor a los dos meses de su publicación en el "Boletín Oficial del Estado".

[. . .]

§ 45

Real Decreto 1784/1996, de 19 de julio, por el que se aprueba el Reglamento del Registro Mercantil. [Inclusión parcial]

Ministerio de Justicia
«BOE» núm. 184, de 31 de julio de 1996
Última modificación: 14 de junio de 2023
Referencia: BOE-A-1996-17533

[. . .]

REGLAMENTO DEL REGISTRO MERCANTIL

[. . .]

Artículo 94 bis.

Se asignará a las sociedades de capital y a las sucursales de sociedades de otros Estados miembros un identificador único europeo (EUID), que permita identificarlas inequívocamente en las comunicaciones entre los registros a través del sistema de interconexión de registros mercantiles. Dicho identificador único europeo se compone de prefijo del país (ES); código del Registro Mercantil seguido de un punto; identificador único de sociedad o sucursal y, en su caso, un dígito de verificación que permita evitar errores de identificación.

[. . .]

Artículo 308 bis. *Creación en línea de sucursales de una sociedad establecida en otro estado miembro de la Unión Europea.*

1. Las sociedades de otro Estado miembro podrán crear una o varias sucursales en cualquier lugar del territorio nacional mediante el procedimiento íntegramente electrónico aplicable a la constitución de sociedades de responsabilidad limitada relativo a su inscripción en el Registro Mercantil sin perjuicio de utilizar cualquier otro procedimiento legalmente establecido conforme a lo dispuesto en el artículo 20 bis y concordantes del texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital, aprobado por el Real Decreto Legislativo 1/2010, de 2 de julio.

2. Toda información y documentos relativos a la creación primera o sucesivas, actos posteriores o cierre de las sucursales se presentarán íntegramente en línea, sin perjuicio de que la sociedad prefiera la presentación en línea notarial en el domicilio social de la sucursal.

3. La inscripción de las sucursales se regulará por lo previsto en este capítulo. No es de aplicación lo dispuesto en el artículo 302.3 del Reglamento del Registro Mercantil.

4. El Registrador Mercantil, una vez recibida toda la documentación requerida para la creación en línea de una sucursal procederá a su inscripción en el plazo máximo de diez

días laborables. Si se excediera de dicho plazo, se notificará al solicitante los motivos del retraso.

Artículo 308 ter. *Documentación a presentar para la creación en línea de una sucursal.*

Los documentos e informaciones que se deben presentar para la inscripción en el Registro Mercantil de una sucursal son los siguientes:

a) Documento que acredite la existencia de la sociedad y donde consten los datos de denominación y forma jurídica de la sociedad, domicilio, datos registrales, el EUID, y el nombre y apellidos o denominación social de sus administradores, con indicación del cargo que ostenten.

Al procederse al registro de la sucursal, el registrador comprobará la información sobre la sociedad a través del sistema de interconexión de registros.

b) Documento por el que se establezca la sucursal.

c) Cualquier mención que, en su caso, identifique a la sucursal.

d) Domicilio de la sucursal, con indicación de la calle y número o lugar de situación, la localidad, el municipio y provincia.

e) Actividades que, en su caso, se le hubiesen encomendado.

f) Identidad de los representantes nombrados con carácter permanente para la sucursal, con expresión de sus facultades.

g) Todos aquellos otros documentos o indicaciones cuya inscripción establezcan las leyes.

Artículo 308 quater. *Cierre en línea de una sucursal.*

El cierre en línea de la sucursal se regirá por el mismo procedimiento establecido para la extinción de la sociedad.

Se deberá aportar el acuerdo de cierre de la sucursal adoptado por el órgano competente de la sociedad.

Sección 3.ª Información societaria europea y su acceso mediante la plataforma central europea y el Identificador Único Europeo (EUID)

Artículo 308 quinquies. *Información societaria europea.*

1. El Registro Mercantil asegurará la interconexión con la plataforma central europea en la forma que se determine por las normas de la Unión Europea y las normas reglamentarias que las desarrollen.

2. El intercambio de información a través del sistema de interconexión con la plataforma central europea facilitará a los interesados la obtención de información sobre los datos registrales referentes a:

a) El nombre y forma jurídica de la sociedad, su domicilio social, el Estado miembro en el que estuviera registrada, su número de registro y su Identificador Único Europeo (EUID).

b) La escritura de constitución y los estatutos, si no estuviesen incorporados a aquella.

c) Las modificaciones de los actos a que se refiere la letra b), comprendida la prórroga de la sociedad.

d) Después de cada modificación de la escritura de constitución o de los estatutos, el texto íntegro del acto modificado, en su redacción actualizada.

e) El nombramiento, el cese de funciones, así como la identidad de las personas que, como órgano legalmente previsto, o como miembros de tal órgano:

1.º Tengan el poder de obligar a la sociedad con respecto a terceros y representarla en juicio, expresando si para obligar a la sociedad dichas personas pueden hacerlo por sí solas o deben actuar conjuntamente.

2.º Participen en la administración, la vigilancia o el control de la sociedad.

3.º Hayan resultado inhabilitadas para ejercer el cargo de administrador de la sociedad.

f) Al menos anualmente, el importe del capital suscrito, cuando la escritura de constitución o los estatutos mencionen un capital autorizado, a menos que todo aumento de capital suscrito implique una modificación de los estatutos.

g) Los documentos contables por cada ejercicio presupuestario, que deben publicarse de conformidad con la legislación vigente.

h) Todo cambio de domicilio social.

i) La disolución de la sociedad.

j) La resolución judicial que declare la nulidad de la sociedad.

k) El nombramiento y la identidad de los liquidadores, así como sus poderes respectivos, a menos que estos poderes resultasen expresa y exclusivamente de la ley o de los estatutos.

l) La inscripción de la escritura de extinción de la sociedad.

Artículo 308 sexties. *Información sobre sucursales de sociedades europeas.*

El intercambio de información a través del sistema de interconexión facilitará a los interesados la obtención de información sobre las indicaciones referentes a las sucursales de sociedades de otros Estados miembros:

a) El domicilio de la sucursal.

b) La indicación de las actividades de la sucursal.

c) El número de Registro de la sociedad y su EUID.

d) La denominación y la forma jurídica de la sociedad, así como la denominación de la sucursal si esta última no corresponde a la de la sociedad.

e) El nombramiento, el cese en funciones incluido el cese por inhabilitación, así como la identidad de las personas que tengan poder para obligar a la sociedad frente a terceros y de representarla en juicio: como órgano de la sociedad legalmente previsto o como miembros de tal órgano, de conformidad con la publicidad dada en la sociedad de acuerdo con la letra e) del artículo 17.5 del Código de Comercio; como representantes permanentes de la sociedad para la actividad de la sucursal, con indicación del contenido de sus poderes.

f) La disolución de la sociedad.

g) El nombramiento y la identidad de los liquidadores, así como sus poderes respectivos, a menos que estos poderes resultasen expresa y exclusivamente de la ley o de los estatutos.

h) La extinción de la sociedad.

i) Los procedimientos de insolvencia, o cualquier otro procedimiento análogo del que sea objeto la sociedad.

j) Las cuentas anuales y, en su caso, las cuentas consolidadas de la sociedad que hubieran sido elaboradas conforme a su legislación.

k) El cierre de la sucursal.

Artículo 308 septies. *Modificación registral de datos de sucursales transfronterizas intracomunitarias.*

1. A los efectos de la debida coordinación de la información sobre matrices y sucursales, los Registros Mercantiles notificarán sin demora, a través del sistema de interconexión de registros mercantiles, los siguientes datos de las sociedades matrices inscritas en España que tengan sucursales en otros Estados miembros:

a) Las modificaciones relativas a la denominación, el domicilio social, el número de registro, la forma jurídica de la sociedad, las modificaciones relativas al nombramiento, el cese de funciones, y la identidad de las personas que participen en la administración, vigilancia o control de la sociedad o que tengan poderes de representación. También notificará el depósito de los documentos contables de la sociedad.

b) La información relativa a la apertura y clausura de procedimientos de liquidación e insolvencia y sobre la extinción de la sociedad.

2. A los efectos de la debida coordinación de la información sobre matrices y sucursales, los Registros Mercantiles notificarán, sin demora, a través del sistema de interconexión de

registros mercantiles, la apertura, el cierre y supresión del registro de las sucursales de sociedades de otros Estados miembros inscritas en España.

3. Los Registros Mercantiles, que reciban a través del sistema de interconexión de registros mercantiles informaciones relativas a las sociedades matrices de otros Estados miembros con sucursales inscritas en España, así como informaciones relativas a las sucursales registradas en otros Estados miembros de sociedades matrices inscritas, acusarán recibo de la información y consignarán o actualizarán, sin demora, las informaciones que reciban, en particular, tratándose de las descritas en los apartados 1 y 2 del presente artículo.

Cuando la información que se reciba sea la relativa a la apertura y clausura de procedimientos de liquidación e insolvencia y sobre extinción de sociedades matrices inscritas en otros Estados miembros con sucursales en España, en la publicidad que expidan sobre las referidas sucursales se hará mención obligatoria de los procedimientos de liquidación e insolvencia de sus respectivas matrices, así como sobre su extinción, indicando el Registro en que consten inscritos dichos actos y su fecha.

Sección 4.ª De los empresarios extranjeros

[. . .]

Disposición transitoria decimotercera.

Los Libros de Buques y Aeronaves seguirán llevándose en los Registros a que se refiere el artículo 10 del Reglamento del Registro Mercantil aprobado por Decreto de 14 de diciembre de 1956, hasta la publicación del Reglamento del Registro de Bienes Muebles a que se refiere la disposición final segunda de la Ley 19/1989, de 25 de julio, a cuyo efecto continuarán transitoriamente vigentes los artículos 145 a 190 y concordantes del referido Reglamento del Registro Mercantil.

[. . .]

Disposición final séptima.

1. Las tasas cobradas por acceder a los documentos e información a que se refieren los artículos 308 quinquies y 308 sexties a través del sistema de interconexión de Registros no serán superiores a su coste administrativo, incluido el coste de desarrollo y mantenimiento de los Registros.

2. Se podrá disponer gratuitamente, a través del sistema de interconexión de Registros, de al menos la información y los documentos siguientes:

a) Denominación o denominaciones y forma jurídica de la sociedad.

b) Domicilio social de la sociedad y Estado miembro en el que está registrada.

c) Número de registro de la sociedad y su EUID.

d) Detalles del sitio web de la sociedad, cuando consten en el Registro nacional.

e) Estado de la sociedad, como si ha sido cerrada, suprimida del registro, disuelta, liquidada o está económicamente activa o inactiva, tal como se determine en el Derecho nacional y cuando conste esta información en los Registros nacionales.

f) Objeto de la sociedad, cuando conste en el Registro nacional.

g) Datos de las personas que, como órgano o como miembros de tal órgano, estén actualmente autorizadas por la sociedad para representarla en las relaciones con terceros y en los procedimientos judiciales, y si las personas autorizadas a representar a la sociedad pueden hacerlo por sí solas o deben actuar conjuntamente.

h) Información sobre cualquier sucursal de la sociedad en otro Estado miembro, que incluya la denominación, el número de registro EUID y el Estado miembro en que esté registrada la sucursal.

El Registro Mercantil facilitará igualmente de manera gratuita información sobre las indicaciones antes señaladas, bien de manera directa o bien redirigiendo al interesado a la plataforma central europea.

3. El intercambio de cualquier información a través del sistema de interconexión de Registros será gratuito para los Registros.

§ 46

Orden de 19 de julio de 1999 por la que se aprueba la Ordenanza para el Registro de Venta a Plazos de Bienes Muebles. [Inclusión parcial]

Ministerio de Justicia
«BOE» núm. 172, de 20 de julio de 1999
Última modificación: sin modificaciones
Referencia: BOE-A-1999-15794

[. . .]

Disposición transitoria.

1. Hasta que tenga lugar la aprobación de la demarcación registral correspondiente al Registro de Bienes Muebles, el Registro de Condiciones Generales constituirá una Sección especial de los actuales Registros de Venta a Plazos de Bienes Muebles y el Registrador central de Venta a Plazos de Bienes Muebles asumirá la llevanza del Registro Central de Condiciones Generales de la Contratación. Una vez aprobada aquella demarcación, el Registro Central de Venta a Plazos de Bienes Muebles y el Registro Central de Condiciones Generales de la Contratación se integrarán en un único Registro de Bienes Muebles Central.

2. El Registro de Bienes Muebles se integrará por las siguientes Secciones:

1.ª Sección de Buques y Aeronaves.

2.ª Sección de Automóviles y otros Vehículos de Motor.

3.ª Sección de Maquinaria Industrial, Establecimientos Mercantiles y Bienes de Equipo.

4.ª Sección de Garantías Reales sobre Derechos de Propiedad Intelectual e Industrial.

5.ª Sección de otros Bienes Muebles Registrables.

Los elementos accesorios identificables se inscribirán en la Sección a que pertenezca el elemento principal.

6.ª Sección del Registro de Condiciones Generales.

3. Dentro de cada una de estas Secciones se aplicarán a los bienes registrados la normativa específica por razón del acto o contrato celebrado y del cual resultan derechos inscribibles.

4. El Registro de Bienes Muebles se ajustará a las siguientes reglas de competencia:

1.ª Los buques construidos se inscribirán en el Registro que corresponda a la provincia o distrito marítimo en que se hallen matriculados.

2.ª Los buques en construcción se inscribirán en el Registro correspondiente al lugar en que se construyan.

3.ª Las aeronaves se inscribirán en el Registro Central de la Propiedad Mobiliaria.

4.ª Los automóviles en el Registro correspondiente al domicilio del comprador o arrendatario.

5.ª Los establecimientos mercantiles se inscribirán en el Registro en cuya demarcación esté situado el local de negocio en que aquéllos radiquen.

6.ª La maquinaria industrial y bienes de equipo se inscribirán en el Registro correspondiente al establecimiento mercantil al que estén afectos.

7.ª Los derechos de propiedad intelectual e industrial se inscribirán en el Registro Central de la Propiedad Mobiliaria.

8.ª Los demás bienes muebles registrables en el Registro que determine la Ley o, en su defecto, en el correspondiente al lugar del domicilio del titular del bien.

[. . .]

§ 47

Ley 60/1962, de 24 de diciembre, por la que se regulan los auxilios, salvamentos, remolques, hallazgos y extracciones marítimos. [Inclusión parcial]

Jefatura del Estado
«BOE» núm. 310, de 27 de diciembre de 1962
Última modificación: 28 de febrero de 2020
Referencia: BOE-A-1962-24365

[. . .]

TÍTULO II

De la Jurisdicción y del Procedimiento

CAPÍTULO I

Del Tribunal Marítimo Central

Artículo treinta y uno.

Dependiendo del Ministerio de Marina radicará en Madrid el Tribunal Marítimo Central, al que competerá el conocimiento y resolución de cuantas materias le atribuye la presente Ley.

Artículo treinta y dos.

En las capitales de los Departamentos Marítimos, Bases Navales y puertos principales en que se estime necesario, existirá un Juzgado Marítimo Permanente a cargo de un Jefe u Oficial del Cuerpo Jurídico de la Armada, que tramitará los expedientes de auxilio, salvamento y remolque y que a tales efectos dependerá del Tribunal Marítimo Central.

No obstante, el Ministro de Marina podrá nombrar un Juez Marítimo Especial para la instrucción de aquellos expedientes que por sus circunstancias le requieran.

Artículo treinta y tres.

El Tribunal Marítimo Central estará constituido por un Presidente, cuatro Vocales y un Secretario.

Será Presidente un Almirante, designado por Decreto, a propuesta del Ministro de Marina.

Los vocales serán: Un Capitán de Navío, dos Coroneles Auditores de la Armada y un funcionario de la Subsecretaría de la Marina Mercante nombrado por el Ministro de Marina; el último, a propuesta de la Subsecretaría de la Marina Mercante; un Coronel del Arma de Aviación y un Coronel Auditor del Aire, designados por el Ministerio de Aire, que actuarán cuando el auxilio o salvamento afecte a aeronaves.

Actuará como Secretario Relator del Tribunal un Teniente Coronel Auditor de la Armada designado por el ministro de Marina.

El Ministro de Marina designará también cuando lo requiera el funcionamiento del Tribunal, los suplentes que sean necesarios entre personas que reúnan iguales condiciones que los titulares.

Artículo treinta y cuatro.

La jurisdicción de este Tribunal se extenderá a todo el territorio nacional, y estará capacitado para plantear y sostener las cuestiones de competencia con las Autoridades y Tribunales de otras jurisdicciones.

Sus actuaciones serán gratuitas al igual que las de los Juzgados Marítimos Permanentes.

CAPÍTULO II

De los expedientes de auxilio, salvamento y remolque

Artículo treinta y cinco.

Los Capitanes o Patrones de los buques que hayan intervenido en auxilios, salvamentos o remolques están obligados a dar el oportuno parte a la Autoridad local de Marina en el término de veinticuatro horas de su llegada a puerto.

Cuando la Autoridad local de Marina tenga noticias de la existencia de un auxilio o salvamento, lo pondrá inmediatamente, por el procedimiento más rápido, en conocimiento del Juzgado Marítimo Permanente a través de la Autoridad jurisdiccional.

Artículo treinta y seis.

Si se tratase de auxilio o salvamento entre buques españoles, y el puerto de arribada fuere extranjero, el Cónsul de España practicará las diligencias preliminares necesarias para la comprobación de los hechos y las elevará con urgencia al Ministro de Marina, quien las remitirá al Departamento Marítimo o Base Naval donde radique el Juzgado Marítimo Permanente que debe tramitar el expediente, en atención a la mayor facilidad para su instrucción.

Artículo treinta y siete.

El Juzgado Marítimo Permanente de Auxilios y Salvamento del Departamento o Base Naval tramitará el expediente dirigiendo las actuaciones a la comprobación de los hechos y circunstancias que puedan contribuir a la fijación de la remuneración, conservación de las cosas y garantía de los derechos de las partes.

Artículo treinta y ocho.

El Juez publicará inmediatamente en el «Boletín Oficial del Estado» y, si lo considera oportuno por la importancia del expediente, en un diario de la provincia edictos en los que dará cuenta de la iniciación del procedimiento, citando a los que puedan considerarse interesados en el mismo para que en el plazo de treinta días naturales se personen en el expediente aportando los comprobantes en que fundamenten su derecho.

En el caso de que, a juicio del juez, el valor de lo hallado no exceda de la cantidad de diez mil pesetas, se publicarán únicamente les edictos en el tablón de anuncios del Juzgado y de la Comandancia o Ayudantía de Marina correspondientes.

Artículo treinta y nueve.

Lo salvado se valorará de conformidad con las partes, y, de no conseguirse ésta, el juez acordará su tasación mediante peritaje, adoptando sin dilación, cuando lo estime precise, las medidas sobre reconocimiento y garantías que considere oportunas para que aquél pueda realizarse sin retrasar la salida del barco.

Artículo cuarenta.

Los propietarios podrán disponer de los efectos salvados antes de la terminación del expediente, constituyendo fianza bastante a criterio del Juez para garantizar el pago de la remuneración debida por el salvamento.

Artículo cuarenta y uno.

A la vista de les comprobantes aportados y del valor de lo salvado, formará el Instructor una cuenta general de gastos, con lo que terminará la fase de instrucción del expediente.

Artículo cuarenta y dos.

Terminada la instrucción del expediente, el juez dará vista del mismo a los interesados que se hubieran personado, por quince días hábiles, para que puedan formular alegaciones y proponer las pruebas que consideren oportunas, cuya pertinencia será declarada por el Juez.

Si por causa de fuerza mayor el interesado, activa o pasivamente en el acto de auxilio, salvamento e remolque, no hubiera podido personarse en el expediente, se le oirá dentro del plazo de quince días a que este artículo se refiere.

Artículo cuarenta y tres.

Terminado el plazo previste en el artículo anterior, el juez convocará una reunión de los interesados en la que, bajo su presidencia, tratará de que lleguen a un acuerdo, levantándose acta de la misma. Si se llegara a un acuerdo entre todos los interesados presentes, el Juez procederá a su ejecución.

En otro caso, el Juez Instructor elevará el expediente con el acta de la reunión y las alegaciones de los interesados al Tribunal Marítimo Central.

Artículo cuarenta y cuatro.

Si el Tribunal, estimase que ha habido defectos procesales, o que no se han aportado las prendas necesarias, repondrá el expediente al estado de instrucción para que se subsane o se complete.

En otro caso, dictará la resolución que proceda.

Artículo cuarenta y cinco.

Los recursos contra las decisiones del Juez Instructor durante el período de instrucción o ejecución serán elevados al Tribunal Marítimo Central para su resolución dentro de los plazos fijados por la Ley de Procedimiento Administrativo, acompañados del informe del Juez.

Artículo cuarenta y seis.

El expediente deberá ser concluido en el plazo señalado en la Ley del Procedimiento Administrativo. La resolución que le ponga fin será notificada a los interesados, advirtiéndoles de su derecho a recurrir de la misma en el plazo de quince días ante el Ministro de Marina. El recurso se interpondrá ante el Juzgado Marítimo Permanente, quien lo unirá al expediente, que elevará al Ministro de Marina para su resolución.

Cuando el expediente afecte o se relacione con aeronaves, sus efectos o restes, será oído el Ministro del Aire y, en caso de discrepancia de criterios, el recurso será resuelto por el Consejo de Ministros.

[. . .]

§ 48

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.

§ 49

Real Decreto 1027/1989, de 28 de julio, sobre abanderamiento, matriculación de buques y registro marítimo

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

Las normas administrativas que regulan el abanderamiento, matriculación y registro de buques, así como las disposiciones sobre abanderamiento provisional de buques extranjeros en España, y de españoles en el extranjero, se hallan dispersas y algunas son tan antiguas como el Decreto 1494/1968, de 20 de junio.

Desde aquellas fechas el ingreso de España en las Comunidades Europeas, la nueva cobertura legal de las Delegaciones periféricas del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, la liberalización de importación y exportación de buques, así como la diversificación de las actividades marítimas y los artefactos navales ocurridos en las dos últimas décadas en un sector tan sumamente dinámico e interrelacionado como el sector marítimo, justifican, sobradamente, la actualización de la normativa existente.

Resulta necesaria la existencia de una normativa adecuada para ejercer el control administrativo de un sector tan importante como el marítimo, así como de las circunstancias relativas al ejercicio de la actividad marítima al pertenecer España a diversos Organismos internacionales donde la flota, tanto mercante como de pesca, tienen peso específico.

Dado el cambio tan notable que experimenta el registro de buques, embarcaciones y artefactos navales con respecto a la situación existente, al introducir nueve listas de matrícula, y con la finalidad de adaptar, de una manera paulatina, las nuevas matriculaciones y de evitar posibles trastornos, se regula la reclasificación de la flota exitente.

De acuerdo con lo previsto en el artículo 3.º 2 del Real Decreto 1997/1980, de 3 de octubre, sobre reordenación de los órganos competentes en materia de Pesca y Marina Mercante, corresponde a la Dirección General de la Marina Mercante, dependiente del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, las funciones de abanderamiento de todos los buques, registro, matrículas, listas, nombre e inscripción de propiedad y transmisiones de la misma.

De otro lado, el Estado ostenta competencia exclusiva en materia de pesca marítima, correspondiéndole, asimismo, establecer la normativa básica en materia de ordenación del sector pesquero.

En relación con estas competencias adquiere especial relieve la determinación del esfuerzo pesquero de los diferentes caladeros, esfuerzo pesquero cuya limitación corresponde controlar al Estado, a fin de asegurar que no se sobrepasen los contingentes de aquéllos. Ello se instrumenta mediante la emisión del informe vinculante, previo a la autorización al titular por las Comunidades Autónomas competentes de las nuevas construcciones o de las obras de reforma.

El régimen de autorizaciones al titular, tanto de las nuevas construcciones como de las reformas de buques pesqueros, es, pues, un régimen específico relacionado con la pesca marítima y la ordenación del sector pesquero, y que se configura como un procedimiento previo a las actuaciones propias del régimen de abanderamiento, y que no se extiende a los restantes buques. De aquí la singularidad con que se contemplan estos supuestos en este Real Decreto, de acuerdo con lo ya previsto en los Reales Decretos de traspasos en materia de ordenación del sector pesquero y en el Real Decreto 219/1987, de 13 de febrero, sobre desarrollo y adaptación de las estructuras del sector pesquero y de la acuicultura y legislación complementaria.

Realizada esta tramitación específica por los buques pesqueros, los mismos se someten, como los demás buques, a la regulación propia del abanderamiento, materia en la cual el Estado ostenta competencia exclusiva, según el artículo 149.1.20.ª de la Constitución, y que se configura a partir de la necesaria cumplimentación de una serie de fases que se inician con la presentación de la solicitud de construcción por el astillero constructor y el titular contratante, y culminan con la entrega de la patente de navegación que habilita para enarbolar el pabellón español.

En su virtud, a propuesta de los Ministros de Transportes, Turismo y Comunicaciones, y de Agricultura, Pesca y Alimentación, y previa deliberación del Consejo de Ministros del día 28 de julio de 1989,

DISPONGO:

CAPÍTULO I

De los registros

Sección 1.ª De los Registros de Matrícula de los Buques y de las Empresas marítimas

Artículo 1.

La presente disposición se aplica a todos los buques, embarcaciones y artefactos navales, cualquiera que sea su procedencia, tonelaje o actividad.

Asimismo, se aplica a todas las Empresas marítimas que exploten buques, embarcaciones y artefactos navales, tanto si son titulares de los mismos, como si los explotan, en virtud de un contrato de arrendamiento, fletamento o cualquier otra fórmula aceptada en la legislación vigente.

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.

Artículo 5.

Los buques que por precepto legal pasen a la propiedad del Estado y éste los subaste, se integrarán en la Lista que corresponda a su actividad, a solicitud del adjudicatario.

Artículo 6.

El titular de un buque, embarcación o artefacto naval de cualquier Lista tiene la obligación tanto de solicitar su matriculación como la baja en la Lista correspondiente.

Artículo 7.

Corresponde al Registro del Distrito Marítimo:

1. Instruir los expedientes de construcción, matrícula y abanderamiento de los buques, embarcaciones y artefactos navales que hayan de figurar en dicho Registro.

2. Abrir la matrícula provisional en la Lista Novena de los buques en construcción en su distrito, desde la fecha de autorización incluyendo todo cuanto dispone el artículo 15, cualquiera que sea el destino del buque, esto es, para la exportación o bien para matricularse definitivamente al terminar su construcción.

3. Cancelar la matriculación provisional y abrir la definitiva en la lista que corresponda.

4. Anotar en el asiento de cada buque el grupo y clase que le corresponda de acuerdo con la clasificación nacional de las Normas de aplicación del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en la Mar, con especificación de las limitaciones que en sus actividades puedan corresponderle en razón de su clase.

5. Archivar los expedientes de construcción una vez terminados, correspondientes a embarcaciones cuya eslora entre perpendiculares sea menor de seis metros y anotar en ellos cuantas alteraciones se produzcan de corformidad a lo estipulado en este Real Decreto.

Sección 2.ª El Registro Central

Artículo 8.

En la Dirección General de la Marina Mercante se llevará un Registro Marítimo Central de todos los buques.

Artículo 9.

Al Registro Central deberán incorporarse todos los datos de los buques, necesarios para conocer todas las posibilidades de su utilización, así como para poder informar debidamente y proponer la resolución que proceda en las peticiones de cambio de titularidad, dominio, nombre y Lista; exportación, desguace, pérdida total por accidente y, en general, cuantas incidencias administrativas puedan ocurrir al buque desde su entrada en servicio hasta su baja del Registro.

Sección 3.ª Registro de Empresas Marítimas

Artículo 10.

En la Dirección General de la Marina Mercante existirá un Registro de Empresas Marítimas constituido por tres Secciones:

1. En la Primera Sección, se inscribirán las personas físicas o jurídicas que sean propietarias de uno o más buques cuya eslora entre perpendiculares sea igual o superior a nueve metros, de las Listas Primera, Segunda, Quinta y Sexta y las que no siendo propietarios de ellos se dediquen a su explotación.

2. En la Segunda Sección, se inscribirán las personas físicas o jurídicas propietarias de uno o más buques de las Listas Tercera y Cuarta, cuya eslora entre perpendiculares sea igual o superior a nueve metros y las que no siendo propietarias de los mismos se dediquen a su explotación.

Las personas físicas o jurídicas a que se refieren los apartados 1 y 2 de este artículo deberán aportar certificación expedida por el Registro Mercantil en la que conste el nombre, objeto, domicilio, duración y, en su caso, capital social, participación extranjera y órganos de administración con el nombre y nacionalidad de los administradores y accionistas.

3. En la Tercera Sección, se inscribirán los organismos de carácter publico tanto de ámbito nacional como autonómico o local que sean propietarios o exploten buques o embarcaciones de la Lista Octava.

Artículo 11.

Las personas físicas o jurídicas que adquieran el carácter de armadores o Empresas navieras con posterioridad a la publicación de esta disposición deberán cumplir lo dispuesto en este capítulo.

Las obligaciones que se contemplan en la presente Sección 3.ª de este capítulo deberán ser cumplimentadas en el plazo de tres meses.

CAPÍTULO II

De la matrícula, el abanderamiento y la patente de navegación

Sección 1.ª Matrícula

Artículo 12.

Se entenderá por puerto de matrícula de un buque o simplemente, matrícula, el del distrito marítimo donde se halle registrado.

Artículo 13.

El titular podrá elegir el puerto de matrícula. La matrícula definitiva tendrá carácter permanente e invariable mientras el buque tenga derecho de arbolar el pabellón nacional.

Para realizar la matriculación de un buque se requiere:

1. Cuando se trate de buques construidos en España para armadores o navieros nacionales, será suficiente la matriculación en el Registro Marítimo de uno de los distritos de la provincia marítima.

Con la solicitud del titular se aportará la siguiente documentación.

a) Proyecto de construcción aprobado.
b) Titulo de propiedad.

2. Si el buque procede de comiso o apresamiento, el armador o naviero deberá acreditar, de modo fehaciente, su legítima propiedad.

3. Para los buques de bandera extranjera procedentes de salvamento o incautados por incumplimiento de obligaciones, adjudicados en virtud de resolución judicial, será necesario el documento oficial que acredite la importación legal.

4. Cuando se trate de buques importados con la solicitud de propietario o propietarios se aportará:

a) Documento oficial que acredite la importación.
b) Baja en el Registro Marítimo de procedencia.
c) Documento que acredite la propiedad del buque o contrato de arrendamiento, en caso de abanderamiento provisional.

Los documentos aquí enumerados expedidos en el extranjero serán visados por la autoridad consular en el país de procedencia.

Artículo 14.

Se entiende por abanderamiento de un buque el acto administrativo por el cual y tras la tramitación, prevista en este Real Decreto, se autoriza a que el buque arbole el pabellón nacional.

Sección 2.ª Matrícula provisional

Artículo 15.

El expediente se iniciará en el distrito marítimo del lugar de construcción una vez concedida por la Dirección General de la Marina Mercante la autorización de construcción solicitada por el astillero constructor y el titular contratante.

En el folio que corresponda en la Lista Novena, se hará constar la fecha de concesión de la autorización de construcción, nombre de astillero constructor y del titular contratante; características del buque valor presupuesto y reparos o advertencias al proyecto que deberán se subsanados durante la construcción. Posteriormente se harán constar en dicho asiento cuantas vicisitudes, gravámenes y demás circunstancias ocurran durante el desarrollo de la construcción. Este asiento provisional permanecerá abierto hasta que se termine el expediente de construcción y matrícula.

En caso de que el armador solicite reserva de folio con otra provincia marítima, se hará constar en su hoja de asiento este dato con el folio reservado, no pudiendo en ningún caso reservarse más de un folio por cada buque.

Artículo 16.

En la solicitud de matrícula provisional, se propondrán tres nombres para el buque, por orden de preferencia, haciendo constar además, el número de orden que le corresponda en el astillero a la construcción.

La aprobación del nombre corresponde a la Dirección General de la Marina Mercante.

La aprobación de los nombres habrá de ajustarse a los requisitos siguientes:

1. Que el nombre propuesto no haya sido asignado a otro buque y esté reservado para otro buque en construcción.

2. Que en caso de nombres compuestos no tengan más de tres palabras.

3. Podrán autorizarse anagramas, siempre que no se presten a confusión, así como números a continuación de un nombre, que habrán de figurar escritos en letras y no en cifras.

Artículo 17.

Los nombres de los buques se podrán cambiar mientras dure la construcción, pero no una vez se les haya fijado su señal distintiva.

Sin perjuicio de lo expuesto en el párrafo anterior, cuando se trate de buques de las Listas Primera y Segunda, se podrá autorizar un cambio de nombre o cuando el buque sea alquilado bajo la modalidad de casco desnudo o fletado por tiempo.

Sección 3.ª Matrícula definitiva

Artículo 18.

Unida al expediente de construcción y matrícula provisional toda la documentación necesaria, se abrirá la matrícula definitiva que tendrá carácter permanente en la Lista y folio que corresponda, pero no se cerrará la matrícula provisional hasta que el titular presente la certificación del Registro Mercantil que acredite la inscripción definitiva.

Al hacer la transcripción de datos, se consignarán los definitivos.

Artículo 19.

La inscripción de buques en el Registro Mercantil se efectuará en el que corresponda a la provincia o distrito marítimo en que se hallen matriculados.

Lo mismo se observará respecto de buques en construcción en cuanto al lugar donde se construyan.

Artículo 20.

En el asiento definitivo, se anotarán las posteriores modificaciones que puedan variar el tipo o estructura del buque, grandes carenas, cambios de dominio y cuantos actos supongan creación, modificación o extinción de cualquier gravamen que pese sobre el buque, debidamente acreditados.

Igualmente, se anotarán cuantas limitaciones o sanciones le hayan sido impuestas, así como su cancelación, cuando legalmente sea autorizada. De estas alteraciones, posteriores a la matriculación definitiva, deberá presentarse certificación que acredite su inscripción en el Registro Mercantil.

Artículo 21.

La última anotación en el asiento de matrícula del buque será la baja, que podrá ser: Por cambio de Lista, por exportación desguace y pérdida total por accidente o baja de oficio. Se expresará en relación sucinta, en su caso, la autorización correspondiente.

Sección 4.ª Abanderamiento de buques importados

Artículo 22.

Los buques de procedencia extranjera importados, de conformidad con la legislación vigente, podrán navegar provistos de pasavante provisional expedido por el Cónsul español que proceda, para dirigirse a puertonacional, sin que, en ningún caso, este pasavante tenga validez por un plazo superior a seis meses, dentro del cual el titular solicitará el abanderamiento en la Jefatura Provincial en que desee matricular el buque, aportando la siguiente documentación:

1. Instancia del interesado acompañada de documento oficial que acredite la importación correspondiente.
2. Titulo de propiedad del buque o contrato de arrendamiento en el caso de abanderamiento provisional.
3. Certificado de baja en el Registro de la bandera de procedencia.
4. Justificante del pago de los tributos de Aduanas.
5. En la instancia se propondrán para el buque tres nombres, por orden de preferencia, dentro de las normas y condiciones que indica el artículo 16 de esta disposición.

Artículo 23.

Cursada la instancia a la Dirección General de la Marina Mercante, ésta propondrá al Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones la aprobación del abanderamiento.

Artículo 24.

Los documentos otorgados en el extranjero que hayan de reflejarse en el Registro Marítimo de Buques deberán estar legalizados por el Cónsul de España con jurisdicción en el lugar de otorgamiento, que certificará además, en cuanto a la capacidad de los otorgantes y formalidades legales observadas en el país en que los documentos hayan sido autorizados.

Tal legalización será refrendada por el Ministerio de Asuntos Exteriores y traducido su texto al español.

Sección 5.ª De la Patente de Navegación

Artículo 25.

La Patente de Navegación otorgada por el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones, y expedida por el Director general de la Marina Mercante a favor de un buque determinado, es el documento que autoriza al buque para navegar por los mares bajo pabellón español y legitima al Capitán para el ejercicio de sus funciones a bordo de dicho buque.

Artículo 26.

En la Dirección General de la Marina Mercante existirá un Libro-Registro de Patentes foliado. En dicho Libro figurarán los datos del expediente de matrícula de los buques que sirven para identificar a éstos.

Artículo 27.

Todo buque con un TRB o Registro Bruto igual o superior a 20, y una vez matriculado definitivamente en los Registros Mercantil y Marítimo deberá ir provisto, obligatoriamente, de su «Patente de Navegación», que estará bajo la custodia del Capitán o Patrón.

Los buques con un TRB o Registro Bruto inferior a 20 podrán solicitar la concesión de su Patente, pero su pabellón y mando quedarán acreditados en el rol de navegación, expedido a favor del propietario del buque.

Artículo 28.

La entrega de la Patente de Navegación al Capitán o Patrón de un buque se hará constar por diligencia, en el mismo documento, autorizada por la Autoridad marítima o consular del lugar en que tal entrega se verifique firmando el «recibí» el Capitán, o Patrón.

De esta primera entrega se dará cuenta a la Jefatura Provincial de la Marina Mercante de la provincia marítima de su matrícula, si se verifica fuera de ella, para su anotación en el asiento del buque.

Artículo 29.

Excepcionalmente, el Director general de la Marina Mercante podrá autorizar que la Patente de Navegación de un buque quede despositada en la sede de la Empresa armadora cuando el buque realice navegación de cabotaje de corta duración.

Artículo 30.

Si por amarre temporal del buque u otra circunstancia cesase el Capitán o Patrón, y su armador no hubiese designado sustituto, la Patente de Navegación será depositada en la Jefatura Provincial de la Marina Mercante u Oficina Consular hasta que el armador nombre nuevo Capitán o Patrón, expidiéndose recibo de entrega al Capitán o Patrón cesante.

Artículo 31.

En el caso de extravío o pérdida de la Patente de Navegación se dará cuenta inmediata a la Autoridad marítima o consular, que ordenará la apertura del expediente de pérdida, dando cuenta de ello a la Dirección General de la Marina Mercante.

Artículo 32.

Cuando un buque cause baja le será retirada la Patente de Navegación de que esté provisto y será remitada a la Dirección General de la Marina Mercante para su anulación.

Artículo 33.

Los cambios de dominio, nombre y Lista se harán constar en la Patente de Navegación o, en su caso, en el rol.

Cuando por deterioro de la Patente o el número elevado de anotaciones en ella lo aconseje, se podrá solicitar el canje de la misma a la Dirección General de la Marina Mercante.

CAPÍTULO III

Del procedimiento

Sección 1.ª Tramitación

Artículo 34.

1. El expediente de abanderamiento se iniciará mediante la solicitud de autorización para iniciar la construcción del buque.

2. La solicitud se presentará por el astillero constructor y el titular contratante al Jefe Provincial de la Marina Mercante de la provincia marítima en que radique aquél.

3. Cuando se trate de buque menores de seis metros de eslora entre perpendiculares, el Jefe provincial de la Marina Mercante, previos informes de los Inspectores provinciales de Seguridad Marítima, Buque y Comunicaciones, podrá autorizar la construcción notificándolo a la Dirección General de la Marina Mercante.

4. En el caso de buques de eslora entre perpendiculares igual o mayor de seis metros, la solicitud se dirigirá al Director general de la Marina Mercante, a través del Jefe provincial de la Marina Mercante de la provincia marítima donde radique el astillero constructor.

El expediente, informado por los Inspectores provinciales de Seguridad Marítima, Buques y Comunicaciones, se cursará a la Dirección General de la Marina Mercante.

Admitido el proyecto y clasificado el buque en el grupo y clase correspondiente del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en la Mar (SOLAS) y normas que lo desarrollan, la Dirección General de la Marina Mercante devolverá el expediente a la Jefatura Provincial de la Marina Mercante de procedencia, comunicándole la concesión de autorización de la construcción, si procede.

5. Si la construcción del buque no se ha iniciado antes de un año desde la fecha de su autorización, ésta queda sin efecto.

Artículo 35.

El Jefe provincial de la Marina Mercante, una vez recibida la autorización para la construcción la trasladará al solicitante, ordenando al Registro Marítimo que corresponda que inicie la matrícula en la Lista Novena y el seguimiento de la construcción a los Inspectores que de él dependen.

Artículo 36.

La Dirección General de la Marina Mercante podrá autorizar el cambio de astilleros cuando por causa justificada sea solicitado por el titular contratante durante el periodo de vigencia de la autorización para la construcción.

Sección 2.ª Botaduras

Artículo 37.

El permiso para efectuar la botadura deberá ser solicitado por el astillero constructor, al menos, con diez días de antelación al Jefe provincial de Marina Mercante respectivo, quien dará cuenta, simultáneamente, a la Dirección General de la Marina Mercante, cuando el buque tenga un TRB o Registro Bruto igual o superior a 100. Una vez realizada la botadura lo comunicará también a dicha Dirección General.

Artículo 38.

Efectuada la botadura, el Jefe provincial de la Marina Mercante solicitará de la Dirección General de la Marina Mercante la señal distintiva que ha de corresponder al buque y la Lista en que habrá de inscribirse defitivamente.

Sección 3.ª Pruebas oficiales

Artículo 39.

El constructor solicitará de la Dirección General de la Marina Mercante, a través de la Jefatura Provincial de Marina Mercante, autorización para realizar las pruebas oficiales del buque. La solicitud deberá hacerse, al menos, con diez días de antelación.

Artículo 40.

Cuando se trate de buques de TRB o Registro Bruto menor de 500 o de buques de madera de cualquier tonelaje, la solicitud de pruebas será dirigida al Jefe provincial de Marina Mercante, quien dará cuenta de su realización y resultado a la Dirección General de la Marina Mercante, si se trata de buques cuyo TRB o Registro Bruto sea igual o superior a 100.

Artículo 41.

Cuando el proyecto de construcción haya sido objeto de algún reparo, el astillero constructor no podrá solicitar las pruebas hasta que aquel haya sido subsanado a juicio del Organismo que lo estableció.

Artículo 42.

Las pruebas oficiales tendrán los siguientes fines:

1. Comprobar que el buque cumple todas y cada una de las condiciones del proyecto aprobado por el Organismo correspondiente.

2. Comprobar que el buque se encuentra en condiciones de prestar servicios de su clase por estar dotado de los elementos que exigen las normas para la aplicación del Convenio Internacional de Seguridad de la Vida Humana en la Mar y que se halla debidamente pertrechado, así como que dispone de las certificaciones exigidas por las reglamentaciones vigentes y que su tripulación se encuentra perfectamente entrenada, todo ello de acuerdo con la respectiva normativa de aplicación.

De existir acuerdo entre el titular y el constructor, las pruebas correspondientes a ambas comprobaciones podrán ser efectuadas conjuntamente.

Artículo 43.

Del resultado de las pruebas oficiales se extenderá un acta que será firmada por las personas designadas por el Director general de la Marina Mercante, o, en su caso, por el Jefe provincial de la Marina mercante donde éstas se realicen.

En todo caso, asistirán a las mismas los Inspectores de Seguridad Marítima, Buques y Radiomarítimo de la provincia marítima.

De esta acta, se entregarán dos ejemplares al armador, uno de los cuales se adjuntará a la oportuna instancia, que elevará al jefe del Distrito Marítimo o capitán marítimo del lugar donde se hayan efectuado las pruebas, solicitando la inscripción provisional para el inmediato despacho del buque.

En este ejemplar del acta que se habrá de unir al expediente de construcción del buque, se anotará la fecha de entrega del rol, el número de éste, y, en su caso, las condiciones limitativas que se impongan al buque por razón de su clase. El tercer ejemplar, con idéntica anotación, se remitirá a la Dirección General de la Marina Mercante.

Sección 4.ª Inscripción provisional

Artículo 44.

Una vez realizadas las pruebas oficiales con resultado satisfactorio, el titular solicitará la inscripción provisional, acompañando el título de propiedad.

En el supuesto de que la empresa armadora no figure en el Registro de Empresas navieras del que se trata en el capítulo I de este real decreto deberá presentar una certificación literal de la inscripción en el Registro Mercantil. Cuando se trate de una persona física bastará que acredite su residencia en España o en otros Estados pertenecientes al Espacio Económico Europeo, siempre y cuando en este segundo caso cuente con una representación en España.

Artículo 45.

La inscripción provisional tendrá validez por tres meses sucesivos, por campaña pesquera o viaje redondo, según los casos.

En ella se hará constar la Lista a que pertenezca el buque y el folio que le corresponda, que se reservará para su matrícula definitiva, la cual habrá de realizarse en el plazo autorizado.

Artículo 46.

(Derogado)

Artículo 47.

Si por causa justificada fuese rebasado el plazo de validez de la inscripción provisional, podrá prorrogarse dicha validez por la Dirección General de la Marina Mercante, a solicitud del armador, a través del Distrito o Capitanía Marítima respectiva, razonando la petición. Caso de que le hubiera sido entregada la copia del asiento definitivo, deberá presentar certificación del asiento de presentación o, en su caso, de la inscripción en el Registro Mercantil.

Sección 5.ª Inscripción definitiva. Entrega de patente de Navegación

Artículo 48.

En el plazo máximo de tres meses desde que el buque fue inscrito provisionalmente, su titular vendrá obligado a presentar en el Registro de Matrícula Provisional de Buques la solicitud de matrícula definitiva en el mismo o en otro Registro, acompañando los documentos siguientes:

1. Copia autorizada de la escritura pública de entrega de la nave otorgada por el constructor.
2. Certificado de valoración del buque expedido por la Dirección General de la Marina Mercante.

Artículo 49.

Unidos al expediente los documentos citados en el artículo anterior, se extenderá el asiento definitivo del buque en la Lista que proceda, y con una copia simple del mismo se remitirá al Registro Central. Una vez cotejados los datos de los diversos documentos y certificados del mismo y hallándolos conformes, será devuelto a la Jefatura Provincial de la Marina Mercante de origen a los efectos siguientes:

1. Entregar al titular copia certificada del nuevo asiento para que solicite la inscripción del buque en el Registro Mercantil.
2. Prevenir de oficio al titular para que presente, antes de terminar la validez de la inscripción provisional, un certificado del Registro Mercantil en que se acredite la inscripción del buque en el mismo, con expresión de la cargas o trabas que pesen sobre él.

Si el titular hubiese solicitado la matriculación definitiva en otro Registro Marítimo, se remitirá por la Jefatura Provincial de la Marina Mercante del lugar en que se construyó el buque a la Jefatura Provincial de la Marina Mercante de la matricula definitiva, el expediente íntegro con copia literal y certificada del asiento del buque, en la Lista Novena, haciendo las anotaciones oportunas de cancelación del asiento citado tan pronto como se inice la matriculación definitiva en la provincia marítima elegida, la cual dará cumplimiento a todo lo dispuesto en este artículo.

Artículo 50.

Presentada por el titular certificación que acredite la inscripción del buque en el Registro Mercantil, se tomará nota de ella en el folio correspondiente. Posteriormente, se elevará a definitiva la inscripción y se le entregará el rol definitivo.

Efectuado lo anterior, se remitirá el expediente al Registro Central, una copia certificada del asiento del buque.

Artículo 51.

Recibido el expediente de construcción y matrícula en el Registro Central, se extenderá la patente de navegación que se remitirá a la Jefatura Provincial de la Marina Mercante para anotaciones y entrega formal al Capitán o titular del buque.

CAPÍTULO IV

Incidencias en la vida del buque

Sección 1.ª Transferencia de la titularidad y de la propiedad

Artículo 52.

Para que surta plenos efectos administrativos la transferencia de titularidad de buques en construcción deberá ser notificada a la Dirección General de la Marina Mercante.

El titular del astillero acreditará la conformidad del transferente y de los Organismos que hayan concedido crédito para la construcción, en su caso.

Artículo 53.

Para que surta efectos administrativos la transferencia ínter vivos a título oneroso o lucrativo, de la propiedad de un buque cuya eslora entre perpendiculares sea igual o superior a seis metros será necesaria notificación a la Dirección General de la Marina Mercante.

Cuando el buque o embarcación tenga una eslora entre perpendiculares inferior a la mencionada en el párrafo anterior, se notificará a la Jefatura Provincial de la Marina Mercante de la Provincia Marítima donde está inscrito el buque o embarcación, quien lo comunicará a la Dirección General de la Marina Mercante.

Artículo 54.

Las notificaciones previstas en los dos artículos anteriores deberán ser comunicadas por el adquirente, aportando, dentro del plazo máximo de tres meses, contados desde la fecha en que se firmó la escritura, una copia autorizada de la misma, en la que figuren los datos de la transferencia.

Artículo 55.

Si el adquirente del buque no figura inscrito en el Registro de Empresas mencionado en el capítulo primero, deberá adjuntar certificación del Registro Mercantil acreditativa de la inscripción en el mismo.

Sección 2.ª Cargas, gravámenes e hipotecas

Artículo 56.

Para que surta plenos efectos administrativos, cualquier acto que suponga la creación, modificación o extinción de un gravamen que pese sobre el buque, deberá ser notificado a la Dirección General de la Marina Mercante o Jefatura Provincial de la Marina Mercante, según proceda, o autorizado por mandamiento judicial, siendo de aplicación para los mismos lo dispuesto en la sección anterior, en su caso.

Artículo 57.

Los actos a que se refiere el artículo anterior así como la transferencia de propiedad, se anotarán en el asiento de matrícula con carácter definitivo a la vista de la certificación que acredite haberse inscrito los mismos en el Registro Mercantil correspondiente.

No se autorizará la enajenación al extranjero de un buque sobre el que pesen cargas o gravámenes.

Sección 3.ª Cambio de Lista y nombre, bajas, desguaces y enajenación al extranjero

Artículo 58.

Las solicitudes de cambio de Lista o nombre, en su caso, así como la baja por desguace o enajenación al extranjero, serán sometidas a la aprobación de la Dirección General de la Marina Mercante y sólo podrán ser formuladas por el titular o persona que lo represente, debidamente autorizada.

A las solicitudes se acompañará siempre una copia actualizada de la hoja de asiento del buque certificada. Dicha copia será complementada con la oportuna autorización de exportación, si procede, en los casos en que las solicitudes tengan por objeto la enajenación de un buque al extranjero.

Las bajas por hundimiento o pérdida total por accidente se tramitarán de oficio.

Artículo 59.

Para la debida concordancia de los asientos respectivos, se comunicarán de oficio al Registro Mercantil donde el buque esté inscrito, cuantas vicisitudes afecten al mismo, tales como cambio de nombre, de Lista, así como aquellas modificaciones sustanciales que se operen en el buque.

Deberá ser igualmente comunicada al Registro Mercantil la baja definitiva cuando legalmente quede aprobada, sea ella debida a desguace, pérdida total por accidente, enajenación al extranjero debidamente autorizada o baja de oficio.

Artículo 60.

La utilización provisional por un buque nacional de un pabellón extranjero podrá ser autorizada por la Dirección General de la Marina Mercante a solicitud del titular del mismo.

Con la solicitud se acompañará:

Contrato de arrendamiento.
Hoja de asiento puesta al día.
Certificado del Registro Mercantil que acredite hallarse libre de cargas.
Documentación que acredite la solicitud de exportación temporal.

La autorización para utilizar provisionalmente la bandera extranjera se condicionará a que se haga constar de modo expreso en el contrato de arrendamiento, que quedará sin efecto el abanderamiento –recobrando el buque el pabellón español– en los casos en que España entrase en guerra o en aquellas otras circunstancias extraordinarias en que el Gobierno de la Nación exija el cese del abanderamiento provisional.

Artículo 61.

Cuando en el Registro de Buques no haya constancia fehaciente de la existencia de un buque o éste sea irrecuperable para su explotación, causará baja, de oficio, previa la formación por el Jefe del Registro del correspondiente expediente en el que se hará constar:

1. Que se ha notificado por escrito al último titular conocido sobre la iniciación del expediente a fin de que manifieste la situación del buque.
2. Que se ha publicado en el Diario Oficial de la Comunidad Autónoma y en un periódico de amplia difusión que pertenezca el Distrito Marítimo correspondiente.
3. Dictada la Resolución de baja de oficio por el Jefe Provincial de la Marina Mercante respectivo, éste lo comunicará a la Dirección General de la Marina Mercante, remitiendo una copia de la hoja de asiento donde quede reflejada.

CAPÍTULO V

Normas específicas

Artículo 62.

Con antelación a las actuaciones del procedimiento a que se refiere el capítulo III de este Real Decreto, la autorización para la construcción de buques de pesca que otorguen las Comunidades Autónomas competentes en materia de ordenación del sector pesquero, requerirá previo informe favorable del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación en relación con los aspectos de su competencia, según lo establecido en el Real Decreto 219/1987, de 13 de febrero y normativa complementaria.

Dicho informe favorable será exigible, asimismo, para las autorizaciones de modificación de proyectos y de renovación y modernización.

Artículo 63.

El cambio de Lista, la inscripción y la baja de los buques pesqueros en el Registro Marítimo requerirá el previo informe del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.

Disposición adicional primera.

El Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones facilitará a los Ministerios de Defensa y de Agricultura, Pesca y Alimentación cuanta información sea necesaria para el ejercicio de sus competencias.

Disposición adicional segunda.

Lo regulado en este Real Decreto se dicta al amparo de los artículos 149.1.19 y 20 de la Constitución.

Disposición transitoria primera.

Los buques registrados en la Lista Tercera deberán ser reclasificados en la Lista correspondiente a la entrada en vigor de esta disposición.

Disposición transitoria segunda.

Los demás buques existentes continuarán en las Listas definidas en el Decreto 1494/1968, de 20 de junio, inscribiéndose en las nuevas Listas por alguno de los motivos siguientes:

a) Por solicitud del Armador titular.
b) Por tramitación de cualquier tipo de incidencia en la vida del buque que dé lugar a la correspondiente elaboración de expediente administrativo.
c) Transcurridos dos años desde la entrada en vigor de esta disposición para la obtención de cualquier certificado relativo a la seguridad marítima, el titular del buque deberá solicitar la inscripción en la Lista correspondiente.

Disposición derogatoria.

Quedan derogadas cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo dispuesto en el presente Real Decreto y, expresamente, las siguientes:

Decreto 1494/1968, de 20 de junio, por el que se refunden las disposiciones sobre abanderamiento, matriculación de buques y Registro Marítimo («Boletín Oficial del Estado» de 13 de julio).
Real Decreto 3327/1977, de 9 de diciembre, sobre uso provisional de bandera extranjera por buques mercantes y de pesca matriculados en España y de bandera española por buques mercantes y de pesca extranjeros («Boletín Oficial del Estado» del 30).
Real Decreto 3004/1978, de 29 de septiembre, por el que se modifica el 3327/1977, de 9 de diciembre, sobre uso provisional de bandera extranjera por buques mercantes y de pesca matriculados en España y de bandera española por buques mercantes y de pesca extranjeros («Boletín Oficial del Estado» del 23).
Orden de 6 de junio de 1950, sobre plazo de validez de los permisos de construcción de buques y embarcaciones («Boletín Oficial del Estado» del 17).
Orden de 25 de enero de 1979 sobre uso provisional del pabellón nacional por buques extranjeros y de pabellón extranjero por buques nacionales («Boletín Oficial del Estado» de 3 de febrero).

Disposición final primera.

Se faculta a los Ministros de Transportes, Turismo y Comunicaciones y de Agricultura, Pesca y Alimentación en el ámbito de sus respectivas competencias, para dictar las normas necesarias para el cumplimiento y desarrollo del presente Real Decreto.

Disposición final segunda.

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

Información relacionada

- Las referencias hechas a los Jefes Provinciales de la Marina Mercante, a los Inspectores Provinciales de Seguridad Marítima, Buques y Comunicaciones y a las Provincias Marítimas deberán entenderse hechas, respectivamente, a los Capitanes Marítimos, a los Jefes de Distrito, a los Inspectores Navales, a los Inspectores Marítimos Náuticos, de Máquinas y de Radio, y a las Capitanías Marítimas, según establece la disposición final 1 del Real Decreto 638/2007, de 18 de mayo. Ref. BOE-A-2007-10951.

§ 50

Real Decreto 210/2004, de 6 de febrero, por el que se establece un sistema de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo

Ministerio de Fomento
«BOE» núm. 39, de 14 de febrero de 2004
Última modificación: 11 de noviembre de 2015
Referencia: BOE-A-2004-2752

El 27 de junio de 2002 fue aprobada la Directiva 2002/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, 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, que constituye una importante iniciativa orientada a la implantación de un sistema europeo uniforme de control de la navegación marítima, que haga compatible la libertad de navegación en las aguas comunitarias con la protección de la seguridad marítima y la prevención de la contaminación del medio marino.

El precedente inmediato de dicha norma se encuentra en la Directiva 93/75/CEE del Consejo, de 13 de septiembre de 1993, sobre condiciones mínimas exigidas a los buques con destino a los puertos marítimos de la Comunidad o que salgan de ellos y transporten mercancías peligrosas o contaminantes, que estableció un sistema en virtud del cual las autoridades competentes de los Estados miembros reciben información sobre los buques con origen o destino en puertos comunitarios que transporten mercancías peligrosas o contaminantes, así como de los accidentes acaecidos en el mar. La transposición de dicha directiva se llevó a cabo mediante el Real Decreto 1253/1997, de 24 de julio, sobre condiciones mínimas exigidas a los buques que transporten mercancías peligrosas o contaminantes, con origen o destino en puertos marítimos nacionales.

La Directiva 2002/59/CE pretende, en primer término, establecer un sistema más completo e integrado de seguimiento y de información del tráfico marítimo. También, obliga a la utilización de avances tecnológicos fundamentales para la seguridad marítima, tales como los que permiten una identificación automática de los buques (sistema SIA) o registrar los datos de la travesía (sistema RDT o "cajas negras") para facilitar las investigaciones posteriores a un accidente marítimo.

Otra novedad importante de la Directiva 2002/59/CE consiste en abordar la regulación de la asistencia a los buques que se encuentren en situación de peligro en consonancia con las directrices aprobadas por la Asamblea de la Organización Marítima Internacional (en adelante OMI) el 5 de diciembre de 2003, mediante la Resolución A. 949(23) sobre directrices relativas a lugares de refugio para barcos necesitados de asistencia, conforme a las cuales, si bien los Estados ribereños no están obligados a autorizar el acceso de los buques a un lugar de refugio, sí deben sopesar equilibradamente los factores que dicha medida conlleva, razón por la cual la Directiva 2002/59/CE impone a los Estados miembros el deber de elaborar planes para albergar en las aguas bajo su jurisdicción a buques en peligro.

El artículo 108 de la Ley 62/2003, de 30 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y del orden social, ha iniciado la incorporación al ordenamiento español de la Directiva 2002/59/CE, al prever que los órganos competentes en materia de marina mercante podrán establecer condiciones para autorizar la entrada de un buque que solicite refugio en un puerto o lugar de abrigo, con la finalidad de proteger adecuadamente la seguridad de las personas, del tráfico marítimo, del medio ambiente o de los bienes afectados, y al establecer que dicha medida, cuyas eventuales consecuencias resultan de imposible evaluación previa, podrá quedar igualmente condicionada a la prestación de una garantía económica por parte del propietario, del operador o del cargador del buque.

Este real decreto tiene por finalidad completar la incorporación al ordenamiento jurídico español de la Directiva 2002/59/CE y, al propio tiempo, desarrollar el mandato contenido en el artículo 108 de la Ley 62/2003, de 30 de diciembre. No siendo obligatorio, como se ha indicado, el otorgamiento de autorización a los buques que soliciten acceso a un lugar de refugio, mediante este real decreto se determinan los criterios y las reglas conforme a los cuales la autoridad marítima debe actuar cuando un buque necesitado de auxilio solicite la entrada, para que el perjuicio que previsiblemente pueda derivarse del acceso al lugar de refugio sea inferior al que se seguiría de utilizarse otras medidas alternativas de auxilio al buque.

En su virtud, a propuesta del Ministro 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 6 de febrero de 2004,

D I S P O N G O :

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 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.

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.

CAPÍTULO V

Medidas complementarias

Artículo 26. *Publicidad e información relativas a los organismos competentes.*

La Administración marítima informará periódicamente al sector marítimo sobre aquellos datos que se estimen relevantes, en especial acerca de la zona geográfica de competencia de los diferentes órganos responsables, de los procedimientos para notificar la información prevista en este real decreto y sus destinatarios.

Artículo 27. *Medidas de policía administrativa.*

La Administración marítima podrá denegar la entrada en puerto de aquellos buques que falseen, no trasmitan o transmitan de forma incorrecta o incompleta la información regulada en este real decreto, cuando ello comprometa gravemente la seguridad de la navegación marítima o suponga un peligro grave para el medio ambiente marino.

Artículo 28. *Inspecciones, sanciones y transmisión de la información.*

1. Se inspeccionará periódicamente el funcionamiento de los sistemas telemáticos establecidos en cumplimiento de este real decreto y, en particular, su capacidad para cumplir los requisitos de recepción y envío sin demora, de forma ininterrumpida, de la información notificada según lo dispuesto en los artículos 13 y 16.

2. Las acciones y omisiones que contravengan lo dispuesto en este real decreto constituyen infracciones administrativas tipificadas 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.

3. La Administración marítima informará sin demora al Estado de abanderamiento y a cualquier otro Estado afectado de las medidas adoptadas en aplicación de lo dispuesto en los artículos 17 y 19 y de las sanciones, en su caso, impuestas.

4. Cuando, con ocasión de un incidente o accidente a los que se refiere el artículo 17, se compruebe que la empresa naviera no ha podido establecer ni mantener un enlace con el buque o con las estaciones costeras competentes, la Administración marítima informará de ello al Estado que haya expedido o en cuyo nombre se haya expedido el documento IGS de conformidad y el certificado asociado de gestión de la seguridad.

5. Si la gravedad del fallo demuestra la existencia de un defecto importante en el funcionamiento del sistema de gestión de la seguridad de una empresa naviera establecida en España, la Dirección General de la Marina Mercante iniciará de inmediato el procedimiento de revocación del documento de conformidad o del certificado asociado de gestión de la seguridad que hayan sido expedidos en España.

Disposición adicional primera. *Confidencialidad de la información.*

La Administración marítima y, en su caso, la Administración portuaria competente, de conformidad con la normativa interna española o comunitaria europea adoptarán las medidas necesarias para asegurar la confidencialidad de la información que les sea transmitida en aplicación de este real decreto y la utilizarán exclusivamente cumpliendo lo dispuesto en la disposición adicional vigésimo quinta de la Ley 27/1992.

Disposición adicional segunda. *Sistema EDI de transmisión de información.*

La transmisión de la información que los capitanes, navieros u operadores de los buques deban de cursar a las autoridades portuarias o marítimas, así como la que se curse por estas últimas a las de los restantes Estados miembros de la Unión Europea se hará, preferentemente, a través del sistema EDI.

Disposición adicional tercera. *Extinción de exenciones.*

Quedan extinguidas las exenciones concedidas a los transbordadores de carga rodada o a las naves de pasaje de gran velocidad en virtud del artículo 4.d) del Reglamento sobre reconocimientos obligatorios para garantizar la seguridad de la navegación de determinados buques de pasaje, aprobado por el Real Decreto 1907/2000, de 24 de noviembre.

Disposición adicional cuarta. *Buques de titularidad pública.*

Por orden del Ministro de Fomento se determinará el procedimiento conforme al cual los buques de titu laridad o uso públicos a los que se refiere el artículo 2.2 pueden acceder a los lugares de refugio. La orden ministerial será aprobada conjuntamente por los Ministros de Defensa y de Fomento cuando los citados buques estén adscritos a la defensa nacional.

Disposición adicional quinta. *Aprobación de planes y protocolos sobre lugares de refugio.*

En el plazo de dos años la Administración marítima adaptará los planes existentes a las directrices de la OMI y aprobará los planes y protocolos sobre lugares de refugio previstos en este real decreto, que deberán abarcar todo el litoral español.

Dicha operación se llevará a cabo con criterios homogéneos a los seguidos por las autoridades competentes de los demás Estados miembros de la Unión Europea.

Disposición adicional sexta. *Regulación de las comunicaciones.*

Para garantizar la efectividad de las obligaciones de cooperación en materia de intercambio de información a las que se refiere el artículo 14, por orden del Ministro de Fomento se regularán las comunicaciones entre las autoridades competentes nacionales, y entre éstas y las de los Estados miembros de la Unión Europea.

El ente público Puertos del Estado actuará como enlace de comunicación, y le corresponderá el establecimiento y mantenimiento de los necesarios sistemas de información e intercambio de datos.

Disposición transitoria primera. *Plazo de establecimiento de los equipos e instalaciones.*

1. La Administración marítima pondrá en funcionamiento gradualmente, de acuerdo con el calendario previsto en la sección I del anexo II, los equipos e instalaciones en tierra adecuados para recibir y utilizar la información de los sistemas SIA, teniendo en cuenta el radio de acción necesario para la transmisión de dicha información.

2. El proceso de establecimiento de los equipos y de las instalaciones en tierra a los que se refiere el artículo 9 habrá de culminarse no más tarde del 31 de diciembre de 2007 y deberá estar en condiciones para transmitir la información e intercambiarla con los sistemas de los restantes Estados miembros de la Unión Europea un año después.

3. Las Administraciones marítima y portuaria coordinarán el posible aprovechamiento de los sistemas SIA como elementos de señalización marítima y ayuda a la navegación.

Disposición transitoria segunda. *Circunstancias para la acogida de buques en lugares de refugio.*

Hasta tanto no se elaboren los planes de acogida, la Dirección General de la Marina Mercante, con el fin de valorar si procede la acogida de un buque necesitado de asistencia en un lugar de refugio, evaluará las circunstancias que concurran en cada caso teniendo en cuenta los siguientes elementos de juicio:

a) Navegabilidad del buque, en particular: flotabilidad, estabilidad, disponibilidad de medios de propulsión y de producción de energía y capacidad de atraque.

b) Naturaleza y estado de la carga, provisiones y combustible y, en particular, mercancías peligrosas.

c) Distancia y tiempo estimado de navegación hasta un lugar de refugio.

d) Presencia o ausencia del capitán en el buque y colaboración en el siniestro de toda la dotación con las Autoridades competentes.

e) Número de los demás tripulantes u otras personas que se encuentran a bordo en funciones de auxilio o por cualquier otro motivo y una evaluación de los factores humanos, incluida la fatiga.

f) Si el buque está o no asegurado, incluida la responsabilidad civil. Si lo estuviera, identificación del asegurador, y los límites de responsabilidad aplicables si los hubiera.

g) Renuncia al beneficio de limitación o exoneración de responsabilidad por parte de quien lo invoque para el caso de aceptación del refugio.

h) Conformidad del capitán, operador o de la empresa naviera con las propuestas de la Administración marítima sobre continuar la travesía o dirigirse a un lugar de refugio.

i) Conformidad y justificación técnica de la sociedad de clasificación emisora del correspondiente certificado de clase, así como de los salvadores, si los hubiera, en cuanto a continuar la travesía o dirigirse a un lugar de refugio.

j) Prestación de la garantía financiera que, en su caso, se haya exigido o cumplimiento de las medidas provisionales al respecto.

k) Contratos de salvamento suscritos por el capitán, operador o empresa naviera.

l) Información sobre las intenciones del capitán o la empresa que vaya a prestar el salvamento, o de ambos.

m) Designación de un representante de la empresa naviera en España con aceptación de su domicilio para notificaciones.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

Quedan derogados el Real Decreto 1253/1997, de 24 de julio, sobre condiciones mínimas exigidas a los buques que transporten mercancías peligrosas o contaminantes con origen o destino en puertos marítimos nacionales, y el Real Decreto 701/1999, de 30 de abril, que modifica el anterior, así como cuantas disposiciones del mismo e inferior rango se opongan a lo dispuesto en este real decreto.

Disposición final primera. *Habilitación competencial.*

Este real decreto se dicta al amparo de la competencia atribuida al Estado por el artículo 149.1.20.ª de la Constitución en materia de marina mercante.

Disposición final segunda. *Facultad de desarrollo.*

Se autoriza al Ministro de Fomento a dictar las disposiciones necesarias para el desarrollo y aplicación de lo dispuesto en este real decreto.

En particular, se faculta al Ministro de Fomento para adaptar el contenido de los anexos a las necesidades de protección de la seguridad y de la prevención y lucha contra la contaminación del medio marino y a lo que establezcan las normas internacionales en dicha materia.

Se faculta igualmente al titular del citado Departamento para introducir en los anexos las modificaciones técnicas derivadas de los cambios en la normativa internacional, especialmente las que se adopten a iniciativa del Comité de seguridad marítima y prevención de la contaminación para los buques («Comité COSS»), creado por el Reglamento (CE) n.º 2099/2002, de 5 de noviembre.

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

Lista de la información que deberá notificarse

1. Información que deberá notificarse con base en el artículo 4. Información general.

a) Identificación del buque (nombre, distintivo de llamada, número OMI de identificación o número MMSI).

b) Puerto de origen y de destino.

c) Día y hora probable de llegada al puerto de destino o a la zona de espera de los buques y de embarque y desembarque de los prácticos según lo requiera la autoridad competente, y día y hora probable de salida de dicho puerto.

d) Número total de personas a bordo.

e) Copia del certificado de gestión de la seguridad (IGS).

2. Información que deberá notificarse con base en el artículo 12. Información sobre la carga.

a) La denominación técnica correcta de las mercancías peligrosas o contaminantes, los números de las Naciones Unidas, cuando existan, precedidos de las letras "UN", las categorías de riesgo según la OMI, siguiendo la nomenclatura de los Códigos IMDG, CIQ y CIG y, en su caso, la clase del buque necesario para las cargas CNI, tal como se definen en la regla 14.2 del capítulo VII del Convenio SOLAS, las cantidades de dichas mercancías y, si se están transportando en unidades de transporte de carga que no sean cisternas, su número de identificación. Dirección en la que pueda obtenerse información detallada sobre la carga. Estos datos no sustituyen a la documentación que se debe de presentar de conformidad con el Código IMDG, cuando éste sea de aplicación.

b) Cualquier otra información detallada y relevante, especialmente a efectos de las decisiones que hubieren de adoptarse en casos de emergencia.

3. Información que deberá notificarse con base en el artículo 13.

A. Información general.

a) Identificación del buque (nombre, distintivo de llamada, número OMI de identificación o número MMSI).

b) Puerto de origen y de destino, con especificación de quiénes sean el expedidor y el receptor concreto de la carga.

c) Para un buque que abandone un puerto español, hora probable de salida del puerto de salida o de la zona de espera de los buques y de embarque y desem barque de los prácticos según lo requiera la autoridad competente, y hora probable de llegada al puerto de destino.

d) Para un buque procedente de un puerto situado fuera de la Unión Europea y con destino a un puerto español, hora probable de llegada al puerto de destino o a la zona de espera de los buques y de embarque y desembarque de los prácticos según lo requiera la autoridad competente.

e) Número total de personas a bordo.

f) Sociedad de clasificación, con expresión de la fecha de su entrada en dicha sociedad.

B. Información relativa a la carga.

a) Ficha de datos de seguridad con la denominación técnica correcta de las mercancías peligrosas o contaminantes, los números de las Naciones Unidas, cuando existan, precedidos de las letras "UN", las categorías de riesgo según la OMI siguiendo la nomenclatura de los Códigos IMDG, CIQ y CIG y, en su caso, la clase del buque tal como la defina el Código CNI, tal como se define en la regla 14.2 del capítulo VII del Convenio SOLAS, las cantidades de dichas mercancías, su localización a bordo y, si se están transportando en unidades de transporte de carga que no sean cisternas, su número de identificación ; procedimientos de emergencia previstos en la hoja de seguridad de la mercancía, así como la dirección en la que se pueda obtener información detallada sobre la carga.

b) Confirmación de que se encuentra a bordo una lista o un manifiesto o un plan apropiado de carga que dé detalles de las mercancías peligrosas o contaminantes transportadas y de su situación en el buque.

c) Cualquier otra información detallada y relevante, especialmente a efectos de las decisiones que hubieren de adoptarse en casos de emergencia.

4. Información mencionada en el artículo 5.

A. Identificación del buque (nombre, distintivo de llamada, número OMI de identificación o número MMSI).

B. Sociedad de clasificación, con expresión de la fecha de su entrada en dicha sociedad.

C. Fecha y hora.

D. Posición en latitud y longitud o marcación exacta y distancia en millas náuticas desde una señal claramente identificada.

E. Rumbo.

F. Velocidad.

G. Puerto de origen, con especificación de quienes sean el expedidor y el receptor de la carga.

H. Puerto de destino y hora probable de llegada.

I. Carga y, si hay mercancías peligrosas a bordo, cantidad y clase según la OMI.

J. Dirección para la comunicación de información relativa a la carga.

K. Número total de personas a bordo.

L. Otra información:

Características y cantidad estimada de combustible para los buques de arqueo bruto igual o superior a 1.000 toneladas.

Condiciones de navegación.

5. El capitán del buque informará inmediatamente a la Administración marítima o a la Administración portuaria correspondiente de cualquier modificación en la información notificada en virtud de este anexo.

ANEXO II

Prescripciones aplicables al equipo de a bordo

I. Buques pesqueros.

Los buques pesqueros de eslora total superior a 15 metros estarán equipados de un sistema de identificación automática (SIA) según lo dispuesto en el artículo 6 bis, con arreglo al siguiente calendario:

– Buques pesqueros de eslora total, igual o superior a 24 metros e inferior a 45 metros: no más tarde del 31 de mayo de 2012.

– Buques pesqueros de eslora total igual o superior a 18 metros e inferior a 24 metros: no más tarde del 31 de mayo de 2013.

– Buques pesqueros de eslora total superior a 15 metros e inferior a 18 metros no más tarde del 31 de mayo de 2014.

– Los buques pesqueros de nueva construcción y eslora superior a 15 metros se atendrán a lo dispuesto en el artículo 6 bis a partir del 30 de noviembre de 2010.

II. Buques que realizan travesías internacionales.

Los buques de pasaje, cualquiera que sea su tamaño, así como todos los buques que no sean de pasaje de arqueo bruto igual o superior a 300 toneladas, que realicen travesías internacionales y hagan escala en un puerto español, llevarán instalado un sistema de identificación automática (SIA) de conformidad con las normas técnicas y de rendimiento establecidas en el capítulo V del Convenio SOLAS. Los buques de pasaje, cualquiera que sea su tamaño, así como todos los buques que no sean de pasaje de arqueo bruto igual o superior a 3.000 toneladas, que realicen travesías internacionales y hagan escala en un puerto español, llevarán instalado un registrador de datos de la travesía (RDT) de conformidad con las normas técnicas y de rendimiento establecidas en el capítulo V del Convenio SOLAS. En los buques de carga construidos antes del 1 de julio de 2002, el RDT podrá ser un registrador de datos de la travesía simplificado (RDT-S) que cumpla las normas técnicas y de rendimiento elaboradas con arreglo al capítulo V del Convenio SOLAS.

III. Buques que realizan travesías no internacionales.

1. Sistemas de identificación automática (SIA).

Los buques de pasaje, cualquiera que sea su tamaño, así como todos los demás buques de arqueo bruto igual o superior a 300 toneladas, que realicen travesías no internacionales, llevarán instalado un sistema de identificación automática (SIA) que cumpla las normas técnicas y de rendimiento establecidas en el capítulo V del Convenio SOLAS.

2. Sistemas de registro de datos de la travesía (RDT).

a) Los buques de pasaje, cualquiera que sea su tamaño, así como todos los buques que no sean de pasaje de arqueo bruto igual o superior a 3.000 toneladas construidos a partir del 1 de julio de 2002 que realicen travesías no internacionales, llevarán instalado un registrador de datos de la travesía (RDT) que cumpla las normas técnicas y de rendimiento elaboradas de conformidad con el capítulo V del Convenio SOLAS.

b) Los buques de carga de arqueo bruto igual o superior a 3.000 toneladas construidos antes del 1 de julio de 2002 que realicen travesías no internacionales llevarán instalado un registrador de datos de la travesía (RDT) o un registrador de datos de la travesía simplificado (RDT-S) que cumpla las normas técnicas y de rendimiento elaboradas de conformidad con el capítulo V del Convenio SOLAS.

IV. Exenciones.

1. Exenciones de la obligación de llevar un SIA a bordo.

a) La Dirección General de la Marina Mercante, siempre que no se pongan en riesgo la seguridad marítima ni la integridad del medio marino, podrá eximir de la aplicación de las prescripciones relativas al SIA que figuran en el presente anexo a los buques de pasaje de menos de 15 metros de eslora o arqueo bruto inferior a 300 toneladas dedicados a travesías no internacionales.

b) La Dirección General de la Marina Mercante, siempre que no se pongan en riesgo la seguridad marítima ni la integridad del medio marino, podrá eximir de la obligación de llevar instalado un SIA establecida en el presente anexo a los buques distintos de los de pasaje, de arqueo bruto igual o superior a 300 toneladas pero inferior a 500 toneladas que naveguen exclusivamente por aguas marítimas interiores españolas fuera de las rutas normalmente utilizadas por otros buques provistos de SIA.

2. Exenciones de la obligación de llevar a bordo un registrador de los datos de la travesía (RDT) o un registrador de datos de la travesía simplificado (RDT-S).

La Dirección General de la Marina Mercante, siempre que no se pongan en riesgo la seguridad marítima ni la integridad del medio marino, podrá conceder exenciones a la obligación de llevar instalado un RDT o un RDT-S, en los supuestos que se indican a continuación:

a) Los buques de pasaje que únicamente realicen travesías por zonas marítimas no incluidas en la clase A mencionada en el artículo 4 del Real Decreto 1247/1999, de 16 de julio, sobre reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje que realicen travesías entre puertos españoles podrán ser eximidos de la obligación de llevar instalado un RDT.

b) Los buques que no sean buques de pasaje de transbordo rodado y hayan sido construidos antes del 1 de julio de 2002 podrán ser eximidos de la obligación de llevar instalado un RDT siempre que se demuestre que la interfaz de un RDT con los aparatos existentes del buque no es razonable ni factible.

c) Los buques de carga construidos antes del 1 de julio de 2002 que realicen travesías tanto internacionales como no internacionales, podrán ser eximidos de la obligación de llevar instalado un RDT-S en caso en que vayan a ser retirados permanentemente del servicio durante los dos años siguientes a la fecha de aplicación especificada en el capítulo V del Convenio SOLAS.

ANEXO III

Mensajes electrónicos y sistema de la Unión de intercambio de información marítima (SafeSeaNet)

1. Concepto general y arquitectura

El sistema de la Unión de intercambio de información marítima, SafeSeaNet, permitirá la recepción, el almacenamiento, la recuperación y el intercambio de información para la seguridad marítima, la protección portuaria y marítima, la protección del medio marino y la eficacia del tráfico y del transporte marítimos.

SafeSeaNet es un sistema especializado creado para facilitar el intercambio de información en formato electrónico entre los Estados miembros y para proporcionar a la Comisión y a los Estados miembros la información pertinente según la normativa de la Unión. Se compone de una red de sistemas nacionales SafeSeaNet que se encuentran en los Estados miembros y un SafeSeaNet central que actúa de punto nodal.

La red de la Unión de intercambio de información marítima vinculará todos los sistemas nacionales SafeSeaNet, establecidos en cumplimiento de la Directiva 2014/100/UE de la Comisión, de 28 de octubre de 2014, por la que se modifica la Directiva 2002/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, relativa al establecimiento de un sistema comunitario de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo, e incluirá el sistema central SafeSeaNet.

2. Gestión, funcionamiento, desarrollo y mantenimiento

2.1 Responsabilidades.

2.1.1 Sistema nacional de SafeSeaNet.

Puertos del Estado establecerá y mantendrá un sistema nacional de SafeSeaNet que permita el intercambio de información marítima y portuaria entre usuarios autorizados bajo la responsabilidad del Ministerio de Fomento, que será la autoridad nacional competente de España (ANC).

La ANC será responsable de la gestión del sistema nacional, que incluye la coordinación de usuarios y suministradores de datos a nivel nacional, así como de garantizar que se designe UN LOCODES y que se establezca y mantenga la infraestructura informática nacional necesaria y los procedimientos descritos en el documento de control de la interfaz y de las funcionalidades al que se hace referencia en el punto 2.3.

El sistema nacional SafeSeaNet permitirá la interconexión de usuarios, autorizados bajo la responsabilidad de la ANC y deberá ser accesible para los participantes en el transporte marítimo identificados (propietarios de buques, agentes, capitanes, operadores y otros) siempre que cuenten con la autorización de la ANC, en particular para facilitar la

presentación y recepción de informes por vía electrónica de conformidad con la legislación de la Unión Europea.

El sistema nacional SafeSeaNet permitirá también la interconexión con el «Sistema de Información y vigilancia Integrado para el Conocimiento del Entorno Marítimo» de la Armada, con el objeto de facilitar el cumplimiento de lo establecido en el punto 3 de la disposición adicional quinta del Texto Refundido de la Ley Puertos del Estado y Marina Mercante, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, relativo a la comunicación por parte de la Dirección General de la Marina Mercante a la Armada de las posiciones geográficas de los buques mercantes españoles en navegación.

2.1.2 Sistema central SafeSeaNet.

La Comisión es responsable de la gestión y el desarrollo a nivel de política del sistema central SafeSeaNet y de la supervisión del sistema SafeSeaNet, en cooperación con los Estados miembros mientras que, de conformidad con el Reglamento (CE) no 1406/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo [1], la Agencia Europea de Seguridad Marítima, en cooperación con los Estados miembros y la Comisión, es responsable tanto de la ejecución técnica y de la documentación de SafeSeaNet como del desarrollo, funcionamiento e integración de los mensajes electrónicos y los datos, así como del mantenimiento de las interfaces con el sistema central SafeSeaNet, incluidos los datos AIS recogidos por satélite, y los diferentes sistemas de información establecidos en la Directiva 2014/100/UE, según lo dispuesto en el punto 3.

[1] Reglamento (CE) N.º 1406/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2002, por el que se crea la Agencia Europea de Seguridad Marítima (DO L 208 de 5.8.2002, p. 11).

El sistema central SafeSeaNet, que actúa como punto nodal, interconectará todos los sistemas nacionales SafeSeaNet y establecerá la infraestructura informática necesaria y los procedimientos tal como se describen en el documento de control de la interfaz y de las funcionalidades al que se hace referencia en el punto 2.3.

2.2 Principios de gestión.

La Comisión creará un grupo de gestión de alto nivel, compuesto por representantes de los Estados miembros y de la Comisión, que adoptará su reglamento interno y que tendrá las siguientes funciones:

– Formular recomendaciones para mejorar la eficacia y la seguridad del sistema.
– Facilitar orientaciones adecuadas para el desarrollo del sistema.
– Asistir a la Comisión en la revisión del rendimiento del sistema.
– Facilitar orientaciones adecuadas para el desarrollo de la plataforma de intercambio de datos interoperable que combina información de SafeSeaNet con información de otros sistemas de información según lo dispuesto en el punto 3.
– Aprobar el documento de control de la interfaz y de las funcionalidades a que se hace referencia en el punto 2.3 y sus futuras modificaciones.
– Adoptar directrices para la recogida y difusión de información a través de SafeSeaNet relacionadas con las autoridades competentes designadas por los Estados miembros para desempeñar las funciones pertinentes conforme a la Directiva 2014/100/UE.
– Coordinarse con otros grupos de trabajo pertinentes, en especial con el grupo para la simplificación administrativa marítima y los servicios de información electrónica.

2.3 Documento de control de la interfaz y de las funcionalidades y documentación técnica.

La Comisión desarrollará y mantendrá, en estrecha cooperación con los Estados miembros, un documento de control de la interfaz y de las funcionalidades (IFCD).

Este IFCD describirá en detalle los requisitos de rendimiento y los procedimientos aplicables a los elementos nacionales y centrales del sistema SafeSeaNet con el fin de garantizar el cumplimiento de la legislación pertinente de la Unión.

El IFCD incluirá reglas sobre las siguientes materias:

– Orientaciones en materia de derechos de acceso para la gestión de la calidad de los datos.

– La integración de datos, a que se refiere el punto 3, y su distribución a través del sistema SafeSeaNet.

– Procedimientos operativos de la Agencia y de los Estados miembros que definen los mecanismos de control de calidad de los datos de SafeSeaNet.

– Especificaciones en materia de seguridad de la transmisión y de intercambio de datos.

– El archivo de la información a nivel nacional y central.

El IFCD indicará los medios de almacenamiento y la disponibilidad de la información sobre productos peligrosos y contaminantes relativos a los servicios regulares para los que se haya otorgado una exención de conformidad con el artículo 15 de este Real Decreto.

La Agencia, en cooperación con los Estados miembros, elaborará y mantendrá la documentación técnica relativa a SafeSeaNet, como las normas sobre el formato de intercambio de datos, la interoperabilidad con otros sistemas y aplicaciones, los manuales para los usuarios, las especificaciones de seguridad de la red y las bases de datos de consulta utilizadas para el apoyo de obligaciones de información.

3. Intercambio y uso compartido de datos

El sistema utilizará normativa industrial y tendrá la capacidad de interactuar con los sistemas públicos y privados utilizados para crear, facilitar o recibir información en el marco del SafeSeaNet.

La Comisión y los Estados miembros cooperarán para examinar la viabilidad y el desarrollo de funcionalidades que, en la medida de lo posible, garanticen que los suministradores de datos, incluidos capitanes, propietarios de buques, agentes, operadores, cargadores y las autoridades competentes únicamente tengan que transmitir la información una sola vez, teniendo en cuenta las obligaciones establecidas en la Directiva 2010/65/UE (1) y en otras normas aplicables de la Unión.

(1) Directiva 2010/65/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de octubre de 2010, sobre las formalidades informativas exigibles a los buques a su llegada o salida de los puertos de los Estados miembros y por la que se deroga la Directiva 2002/6/CE (DO L 283 de 29.10.2010, p. 1).

Puertos del Estado se asegurará de que la información transmitida sea accesible para su uso en todos los sistemas pertinentes de información, notificación y uso compartido de información, y en el sistema de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo (VTMIS). A estos efectos el formato de puesta a disposición, la estructura y la sintaxis se establecerán por Resolución del Presidente de Puertos del Estado.

Puertos del Estado desarrollará y mantendrá las interfaces necesarias para la transmisión de datos por vía electrónica a SafeSeaNet. El sistema central SafeSeaNet se utilizará para la distribución de mensajes electrónicos y para el intercambio o difusión de datos de conformidad con la Directiva 2014/100/UE y con la legislación pertinente de la Unión, en particular:

– 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 (2), por lo que respecta a su artículo 12, apartado 3,

(2) DO L 332 de 28.12.2000, p. 81.

– 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 a la introducción de sanciones, incluidas las sanciones penales, para las infracciones de contaminación (3), por lo que respecta a su artículo 10,

(3) DO L 255 de 30.9.2005, p. 11.

– La Directiva 2009/16/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre el control de los buques por el Estado rector del puerto (4), por lo que respecta a su artículo 24,

(4) DO L 131 de 28.5.2009, p. 57.

– La Directiva 2010/65/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de octubre de 2010, sobre las formalidades informativas exigibles a los buques a su llegada o salida de los puertos de los Estados miembros y por la que se deroga la Directiva 2002/6/CE, en la medida en que sea aplicable su artículo 6.

La utilización del sistema SafeSeNet deberá facilitar el funcionamiento y establecimiento de un espacio europeo de transporte marítimo sin barreras.

Cuando la normativa internacional admita el encaminamiento de la información LRIT relativa a buques de terceros países, las redes SafeSeaNet se utilizarán para distribuir entre los Estados miembros, con un nivel de seguridad adecuado, la información LRIT recibida de conformidad con el artículo 6 *ter* de este Real Decreto.

4. Seguridad y derechos de acceso

El sistema español de SafeSeaNet cumplirá los requisitos de este real decreto relativos a la confidencialidad de la información, así como los principios de seguridad y las especificaciones descritas en el IFCD respecto a los derechos de acceso.

Puertos del Estado identificará a todos los usuarios a los que, de conformidad con el IFCD, se atribuirán un papel y una serie de derechos de acceso.

ANEXO IV

Medidas que pueden adoptarse en caso de amenaza para la seguridad marítima y el medio ambiente

(En aplicación del artículo 19, apartado 1)

Cuando, a raíz de un incidente o de circunstancias como las descritas en el artículo 17 que involucren a un buque, la Administración marítima considere que, de conformidad con el derecho internacional, sea necesario evitar, reducir o eliminar una amenaza grave e inminente que pese sobre su litoral o intereses anejos, la seguridad de los demás buques y de sus tripulaciones y pasajeros o de las personas en tierra, o que se debe de proteger el medio marino podrá, entre otras cosas:

a) Restringir los movimientos del buque u ordenarle que siga un rumbo determinado, sin que esta decisión afecte 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 a la amenaza para el medio ambiente o la seguridad marítima.

c) Enviar a bordo del buque a un equipo de evaluación con la misión de determinar el grado de riesgo, de ayudar al capitán a remediar la situación y de mantener informada a la estación costera competente.

d) Ordenar al capitán 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.

e) Cualesquiera otras medidas que la Administración marítima considere necesarias para salvaguardar la vida humana en la mar y la protección y lucha contra la contaminación del medio marino.

En el caso de que el buque esté siendo remolcado en virtud de un acuerdo de remolque o salvamento, las medidas adoptadas por la Administración marítima según lo dispuesto en las letras a) y d) podrán aplicarse asimismo a las empresas de asistencia, salvamento y remolque involucradas.

§ 51

Real Decreto 1032/1999, de 18 de junio, por el que se determinan las normas de seguridad a cumplir por los buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 metros

Ministerio de Fomento
«BOE» núm. 156, de 1 de julio de 1999
Última modificación: 1 de junio de 2007
Referencia: BOE-A-1999-14521

El 11 de diciembre de 1997 la Unión Europea adoptó la Directiva 97/70/CE, del Consejo por la que se establece un régimen armonizado de seguridad para los buques de pesca de eslora igual o superior a 24 metros.

La citada Directiva pretende, ante todo, hacer obligatorias en el ámbito comunitario las prescripciones del Protocolo de Torremolinos de 1993 sobre seguridad de los buques de pesca, que si bien ha sido aprobado, aún no ha entrado en vigor, por no haber sido ratificado por un número suficiente de Estados. Con ello la Directiva viene en realidad a anticipar la aplicación del Protocolo en el ámbito comunitario.

Por otra parte, es propósito de la Directiva ampliar el ámbito de aplicación del Protocolo de Torremolinos –previsto para buques pesqueros de eslora igual o superior a 45 metros–, a los buques pesqueros menores, de eslora de entre 24 y 45 metros, así como incrementar las exigencias del Protocolo.

Este Real Decreto tiene como finalidad, precisamente, incorporar al ordenamiento jurídico español la Directiva 97/70/CE, incluyendo, asimismo, la modificación de ésta operada por la Directiva 99/19/CE, de 18 de marzo.

En lo que atañe a su contenido, el Real Decreto aplica a los buques pesqueros de eslora igual o superior a 45 metros las disposiciones del anexo del Protocolo de Torremolinos, con las modulaciones previstas en su anexo I y asimismo aplica a los buques pesqueros de eslora de entre 24 y 45 metros las disposiciones de los capítulos IV, V, VII y IX del anexo del Protocolo de Torremolinos, con las modulaciones previstas en su anexo II.

Asimismo y para todos estos buques, el Real Decreto establece en su anexo IV requisitos específicos de seguridad más exigentes que los del Protocolo de Torremolinos.

A su vez, el anexo III contiene prescripciones excepcionales justificadas por circunstancias geográficas o climatológicas específicas.

Por último, en el anexo V se fijan modelos para la extensión de los certificados de conformidad, de exención y de inventario del equipo.

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 18 de junio de 1999,

DISPONGO:

Artículo 1. *Objeto y ámbito de aplicación.*

1. Este Real Decreto tiene por objeto la determinación de las normas de seguridad que han de cumplir los buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 metros, tanto nuevos como existentes (siempre, para estos últimos, que les sea aplicable el anexo del Protocolo de Torremolinos), cuando se dé alguna de las siguientes circunstancias:

a) Que estén abanderados en España.
b) Que faenen en aguas interiores o mar territorial español.
c) Que desembarquen sus capturas en puerto español.

2. Este Real Decreto se entiende sin perjuicio de lo dispuesto en la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales, sus normas de desarrollo y, en particular, 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.

Artículo 2. *Definiciones.*

A los efectos de este Real Decreto se entiende por:

1. «Buque pesquero» o «buque»: todo buque civil equipado o utilizado con criterios comerciales para la captura de peces u otros recursos vivos del mar.
2. «Buque pesquero nuevo»: todo buque de pesca en el que concurra alguna de las siguientes circunstancias:

a) Que se contrate su construcción o bien alguna transformación de importancia durante el año 1999 o con posterioridad al mismo o bien, si ello ha ocurrido en años anteriores, que la entrega se produzca transcurridos al menos tres años desde el 1 de enero de 1999.
b) Que, a falta de contrato de construcción, se instale la quilla, se inicie una fase de construcción que haga reconocible al buque concreto o bien se comience una fase de montaje que suponga la utilización de, al menos, 50 toneladas del total estimado de los materiales de estructura o de un 1 por cien de dicho total si este segundo valor es inferior al primero, todo ello durante el año 1999 o con posterioridad.

3. «Buque pesquero existente»: todo buque de pesca que no sea un buque de pesca nuevo.
4. «Protocolo de Torremolinos»: el Protocolo de Torremolinos de 1993 relativo al Convenio Internacional de Torremolinos sobre la Seguridad de los buques de pesca de 1977, así como las modificaciones correspondientes.
5. «Certificado»: el certificado de conformidad que acredita el cumplimiento de los requisitos de seguridad del buque al que se hace referencia en el artículo 6 de este Real Decreto.
6. «Eslora»: salvo disposición en contrario, el 96 por cien de la eslora total en una flotación correspondiente al 85 por cien, del puntal mínimo medido desde la línea de quilla, o la eslora que haya de la cara proel de la roda al eje de la mecha del timón en esa flotación, si esa magnitud es mayor. En los buques proyectados con línea inclinada, la flotación de referencia para medir la eslora será paralela a la flotación de proyecto.
7. «Faenar»: capturar, acondicionándolos o no, peces u otros recursos marinos vivos, sin perjuicio del derecho de paso inocente a través de aguas territoriales y de la libertad de navegación por la zona económica exclusiva de 200 millas.
8. «Organización reconocida»: toda organización reconocida de conformidad con lo establecido en el Real Decreto 2662/1998, de 11 de diciembre, sobre reglas y estándares comunes para las organizaciones de inspección y peritaje de buques y para las actividades correspondientes de la Administración marítima.

Artículo 3. *Disposiciones generales.*

1. Los buques pesqueros abanderados en España se encuentran sujetos a las disposiciones del anexo del Protocolo de Torremolinos, salvo precepto en contrario del anexo I de este Real Decreto. Dichos buques deberán, asimismo, cumplir los requisitos específicos de seguridad del anexo IV.

Los buques pesqueros existentes deberán cumplir los requisitos que les sean aplicables del anexo del Protocolo de Torremolinos, salvo en los casos en los que este Real Decreto disponga otra cosa.

2. Las prescripciones de los capítulos IV, V, VII y IX del anexo del Protocolo de Torremolinos aplicables a los buques de eslora igual o superior a 45 metros serán también de aplicación a los buques pesqueros nuevos de eslora igual o superior a 24 metros abanderados en España, salvo precepto en contrario del anexo II de este Real Decreto.

3. Los buques pesqueros abanderados en España que faenan en áreas específicas cumplirán los preceptos relativos a dichas áreas, contenidas en el anexo III de este Real Decreto.

4. Los buques pesqueros abanderados en países no pertenecientes a la Unión Europea no podrán faenar en las aguas interiores o territoriales españolas ni desembarcar sus capturas en puertos españoles salvo que la Administración del Estado de abanderamiento certifique que los buques citados cumplen los requisitos fijados en este artículo y en el artículo 5 de este Real Decreto.

Artículo 4. *Disposiciones específicas, exenciones y equivalencias.*

El Ministro de Fomento determinará las medidas específicas de seguridad que, en su caso, podrán adoptarse para los buques pesqueros que faenan en un área determinada en atención a circunstancias locales específicas (tales como la naturaleza de las aguas y las condiciones meteorológicas de dicha área), a las características de tales buques (tales como los materiales de construcción) o a la duración de los viajes que realizan. Dichas medidas se incluirán en el anexo III de este Real Decreto.

Artículo 5. *Normas de diseño, construcción y mantenimiento.*

Las normas para el diseño, construcción y mantenimiento del casco, la maquinaria principal y auxiliar y las instalaciones eléctricas y automáticas de un buque serán las que estén en vigor en la fecha de su construcción, especificadas para su clasificación por una organización reconocida o empleada por una Administración.

Artículo 6. *Reconocimientos.*

1. La Dirección General de la Marina Mercante del Ministerio de Fomento, expedirá para los buques pesqueros que cumplan las prescripciones de los artículos 3 y 5 de este Real Decreto un certificado de conformidad, acompañado de un inventario del equipo y, si procede, de certificados de exención, según el modelo del anexo V de este Real Decreto, una vez realizado un reconocimiento inicial del buque, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo a) del apartado 1 de la regla 6 del capítulo I del anexo del Protocolo de Torremolinos.

2. Los períodos de validez en los certificados citados en el apartado 1 no podrán exceder de los cuatro años, prorrogables por un año como máximo, tal y como establece la regla 11 del capítulo I del anexo del Protocolo de Torremolinos. La renovación del certificado de conformidad se realizará cuando se hayan llevado a cabo los reconocimientos periódicos, tal como dispone la regla 6 del capítulo I del anexo del Protocolo de Torremolinos.

Artículo 7. *Criterios de inspección.*

1. Los buques pesqueros en los que, concurriendo alguna de las circunstancias del artículo 1 de este Real Decreto, y que no estén abanderados en España podrán ser inspeccionados de forma no discriminatoria por la Dirección General de la Marina Mercante con el fin de comprobar que cumplen los requisitos de este Real Decreto, de conformidad con el artículo 4 del Protocolo de Torremolinos.

2. Los buques pesqueros en los que no concurra alguna de las circunstancias del artículo 1 de este Real Decreto y que estén abanderados en algún Estado miembro de la Unión Europea que no sea España podrán ser inspeccionados de forma no discriminatoria por la Dirección General de la Marina Mercante cuando se encuentren en un puerto español, con el fin de comprobar que cumplen los requisitos de este Real Decreto, de conformidad con el artículo 4 del Protocolo de Torremolinos.

3. Los buques pesqueros abanderados en un Estado que no sea miembro de la Unión Europea y en los que no concurra alguna de las circunstancias del artículo 1 de este Real Decreto podrán ser inspeccionados por la Dirección General de la Marina Mercante cuando se encuentren en puerto español, de conformidad con las disposiciones del artículo 4 del Protocolo de Torremolinos, a fin de comprobar que cumplen los requisitos de dicho Protocolo, cuando éste haya entrado en vigor.

Artículo 8. *Régimen sancionador.*

Los incumplimientos a lo dispuesto en este Real Decreto constituyen infracciones administrativas en el ámbito de la marina civil y serán sancionados según lo dispuesto en la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

Quedan derogadas cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo previsto en este Real Decreto.

Disposición final primera. *Habilitación normativa.*

Se habilita al Ministro de Fomento para dictar las disposiciones necesarias en desarrollo y aplicación de este Real Decreto, en especial las relativas a las medidas específicas de seguridad del artículo 4 del mismo.

Disposición final segunda. *Entrada en vigor.*

Este Real Decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

ANEXO I

A efectos de este anexo se entenderá por «buque de pesca construido a partir del 1 de enero de 2003» todo buque de pesca en el que concurra alguna de las siguientes circunstancias:

a) Que se haya contratado su construcción o alguna transformación importante a partir del 1 de enero de 2003, o bien que se haya celebrado dicho contrato de construcción o de transformación importante antes del 1 de enero de 2003 y la entrega se produzca transcurridos, al menos, tres años a partir de esa fecha.

b) Que, a falta de un contrato de construcción a partir del 1 de enero de 2003, se haya instalado la quilla, se haya iniciado una fase de construcción que haya reconocido un buque concreto, o bien haya comenzado una fase de montaje que suponga la utilización de, al menos, 50 toneladas del total estimado de las antedichas estructuras o bien de un 1 por 100 de dicho total, si este segundo valor es inferior al primero.

PARTE A

Modificaciones que afectarán a todos los buques de pesca a los que se aplica la Directiva, exceptuando los buques de pesca nuevos construidos a partir del 1 de enero de 2003.

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

Regla 2: definiciones.

Apartado 1. «Buque pesquero nuevo»: todo buque de pesca en el que concurra alguna de las siguientes circunstancias:

a) Que se contrate su construcción o bien alguna transformación de importancia durante el año 1999 o con posterioridad al mismo, o bien, si ello ha ocurrido en años anteriores, que la entrega se produzca transcurridos, al menos, tres años desde el 1 de enero de 1999.

b) Que, a falta de contrato de construcción, se instale la quilla, se inicie una fase de construcción que haga reconocible al buque concreto o bien se comience una fase de montaje que suponga la utilización de, al menos, 50 toneladas del total estimado de los materiales de estructura o de un 1 por 100 de dicho total si este segundo valor es inferior al primero, todo ello durante el año 1999 o con posterioridad.

CAPÍTULO V

Prevención, detección y extinción de incendios y equipo contra incendios

Regla 2: definiciones.

Apartado 2. «Ensayo estándar de exposición al fuego»: se incluirán al final las siguientes modificaciones en relación con la curva estándar de temperatura:

«... La curva estándar tiempo-temperatura viene definida por una curva continua que pasa por los siguientes puntos indicadores de la temperatura interior del horno:

Temperatura inicial del horno: 20 °C
Al finalizar los cinco primeros minutos: 576 °C.
Al finalizar los diez primeros minutos: 679 °C.
Al finalizar los quince primeros minutos: 738 °C.
Al finalizar los treinta primeros minutos: 841 °C.
Al finalizar los sesenta primeros minutos: 945 °C.»

CAPÍTULO VII

Dispositivos y normas de salvamento

Regla 1: ámbito de aplicación.

El apartado 2 quedará redactado como sigue:

«Las reglas 13 y 14 se aplicarán también a los buques existentes de eslora igual o superior a 45 m, si bien la Administración marítima podrá aplazar la implantación de las prescripciones de dichas reglas hasta el 1 de febrero de 1999.»

Regla 13: dispositivos radioeléctricos de salvamento.

El apartado 2 quedará redactado como sigue:

«Los aparatos radiotelefónicos bidireccionales de ondas métricas provistos a bordo de los buques existentes que no se ajusten a las normas de funcionamiento aprobadas por la organización podrán ser aceptados por la Administración marítima hasta el 1 de febrero de 1999, siempre que la misma juzgue que son compatibles con los aparatos radiotelefónicos bidireccionales de ondas métricas aprobados.»

CAPÍTULO IX

Radiocomunicaciones

Regla 1: ámbito de aplicación.

El apartado 1 quedará redactado como sigue:

«No obstante, la Administración marítima podrá diferir la aplicación de lo prescrito a los buques existentes hasta el 1 de febrero de 1999.»

Regla 3: exenciones.

El párrafo c) del apartado 2 quedará redactado como sigue:

«Cuando el buque vaya a ser retirado del servicio de forma permanente antes del 1 de febrero del año 2001.»

PARTE B

Modificaciones que afectarán a los buques de pesca nuevos construidos a partir del 1 de enero de 2003.

El texto actual de las reglas que a continuación se indican quedará redactado como sigue:

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

Regla 2: definiciones.
Inciso ii) del párrafo a) del apartado 22:

«El mamparo de colisión estará ubicado de modo que diste de la perpendicular de proa: no menos de 0,05 L ni más de 0,05 L más 1,35 m en los buques de eslora inferior a 45 m.»

Regla 6: reconocimientos.
Párrafo c) del apartado 1:

«Además del reconocimiento periódico exigido en el inciso i) del párrafo b), los reconocimientos intermedios respecto de la estructura y máquinas del buque a intervalos de dos años más/menos tres meses, en el caso de los buques construidos con materiales distintos de la madera, y a los intervalos especificados por la Administración en el caso de los buques construidos con madera. El reconocimiento se realizará de modo que también garantice que no se han efectuado reformas que pudieran tener un efecto adverso en la seguridad del buque o de la tripulación.»

CAPÍTULO II

Construcción, integridad de estanqueidad y equipo

Regla 1: construcción.
Apartado 1:

«La resistencia y la construcción del casco, las superestructuras, las casetas, los guardacalores de máquinas, los tambuchos y cualesquiera otras estructuras, así como el equipo del buque, serán tales que permitan hacer frente a todas las condiciones previsibles del servicio a que se destine el buque, y se construirán siguiendo las reglas de una organización reconocida.»

Regla 2: puertas estancas.
Apartado 1:

«El número de aberturas practicadas en los mamparos estancos, de conformidad con lo dispuesto en la regla 1.3) será el mínimo compatible con la disposición general y las necesidades operacionales del buque; dichas aberturas irán provistas de dispositivos de cierre que responderán a las normas de una organización reconocida. Las puertas estancas tendrán una resistencia equivalente a la de la estructura adyacente no perforada.»

Regla 2: puertas estancas.
Párrafo a) del apartado 3:

«En los buques de eslora igual o superior a 45 m, las puertas estancas serán del tipo de corredera en los espacios en que se las haya de abrir en la mar y cuando estén situadas de manera que sus falcas queden por debajo de la máxima flotación de servicio, a menos que la Administración marítima estime esto imposible o innecesario, habida cuenta del tipo de buque y las operaciones que realice.

Las exenciones a esta regla que autorice la Administración marítima española deberán ajustarse al procedimiento que figura en el artículo 4 de este Real Decreto.»

Regla 5: escotillas.

Apartado 3:

«Se proveerán medios que garanticen que las tapas de escotilla de madera quedarán cerradas de modo estanco a la intemperie, de conformidad con las normas establecidas en las reglas 14 y 15 del anexo I del Convenio internacional sobre Líneas de Carga de 1966» (1).

(1) Convenio Internacional sobre líneas de carga de 1966, acordado por la Conferencia internacional sobre líneas de carga el 5 de abril de 1966 y adoptado el 25 de octubre de 1967 por la Organización Marítima Internacional mediante la Resolución A.133 (V).

Regla 9: ventiladores.
Apartado 1:

«En los buques de eslora igual o superior a 45 m, la altura mínima en que los manguerotes que no sean los que ventilan el espacio de máquinas rebase la cubierta será de 900 mm en la de trabajo y de 760 mm en la de superestructura. En los buques de eslora inferior a 45 m, la altura de dichos manguerotes será de 760 mm y de 450 mm, respectivamente. La altura sobre cubierta de las aberturas que ventilan el espacio de máquinas, necesarias para la ventilación continua del espacio de máquinas y, en su caso, para la ventilación inmediata del compartimiento de grupos electrógenos, será conforme, por regla general, a lo dispuesto en el apartado 2 de la regla 9 del capítulo II. Sin embargo, en los casos en que esto resulte impracticable como consecuencia del tamaño y de los medios del buque, podrán aceptarse alturas inferiores, que en todos los casos habrán de respetar un mínimo de 900 mm por encima de la cubierta de trabajo y de la cubierta de superestructura, a condición de que se doten de dispositivos de cierre estancos a la intemperie y conformes a lo dispuesto en el apartado 2 de la regla 9 del capítulo II, en combinación con otros dispositivos oportunos que permitan garantizar una ventilación ininterrumpida y adecuada de los espacios en cuestión.»

Regla 12: portillos.
Apartado 6:

«La Administración marítima podrá aceptar portillos y ventanas sin tapas ciegas en los mamparos laterales y popales de las casetas situadas en la cubierta de trabajo o por encima de ésta, si a juicio suyo no quedara disminuida la seguridad del buque, tomando en consideración las reglas de organizaciones reconocidas basadas en las normas ISO correspondientes.»

Regla 15: equipos de fondeo.
Se proveerá equipo de fondeo proyectado, de modo que se pueda utilizar con rapidez y seguridad y que constará de anclas, cadenas o cables estopores y un molinete u otros dispositivos para dejar caer el ancla o levarla y para mantener el buque fondeado en todas las condiciones de servicio previsibles. También se proveerá a los buques de equipo de amarre adecuado que permita sujetarlos sin riesgos en todas las condiciones operacionales. El equipo de fondeo y amarre habrá de responder a las normas de una organización reconocida.

CAPÍTULO III

Estabilidad y estado correspondiente de navegabilidad

Regla 1: generalidades.
Los buques se proyectarán y construirán de forma tal que queden satisfechas las prescripciones de este capítulo en las condiciones operacionales a que se hace referencia en la regla 7. Los cálculos de las curvas de brazos adrizantes deberán efectuarse con arreglo al código de estabilidad sin avería para todos los tipos de buques de la OMI (2).

Regla 2: criterios de estabilidad.
Apartado 1:

Se aplicarán los siguientes criterios de estabilidad mínima, a menos que, a juicio de la Administración marítima, la experiencia de orden operacional justifique que se prescinda de ellos. Cualquier desviación respecto de los criterios de estabilidad mínima que autorice la Administración marítima española deberá ajustarse al procedimiento que figura en el artículo 4 del Real Decreto 1032/1999 (3).

---

(2) Código de estabilidad sin avería para todos los tipos de buques, recogido en los instrumentos aprobados por la Organización Marítima Internacional mediante la Resolución A.749(18) adoptada el 4 de noviembre de 1993, modificada por la Resolución M.S.C. 75(69).

(3) Los criterios de estabilidad relativos a los buques de suministro para instalaciones mar adentro contemplados en los apartados 4.5.6.2.1 a 4.5.6.2.4 del Código de estabilidad sin averías para todos los tipos de buques de la OMI podrán considerarse equivalentes a los criterios de estabilidad de las letras a) a c) del apartado 1 de la regla 2. Dicha equivalencia sólo podrá aplicarse, con la conformidad de la Administración, a los buques de pesca cuyo caso sea similar en forma al de los buques de suministro para instalaciones de mar adentro.

Párrafo d) del apartado 1:

> «En los buques de una cubierta, la altura metacéntrica inicial GM no será inferior a 350 mm. En los buques con superestructura completa se podrá reducir la altura metacéntrica, con la conformidad de la Administración marítima, pero sin que nunca sea inferior a 150 mm. Las reducciones de la altura metacéntrica que autorice la Administración marítima deberán ajustarse al procedimiento que figura en el artículo 4 del Real Decreto 1032/1999.»

Apartado 3:

> «Cuando se utilice lastre para garantizar que se cumple con lo dispuesto en el apartado 1, su naturaleza y distribución serán las que la Administración Marítima juzgue satisfactorias. En los buques de eslora inferior a 45 m, el lastre habrá de ser permanente. Todo lastre permanente será sólido y se fijará de manera segura al buque. La Administración marítima podrá aceptar lastre líquido, almacenado en tanques completamente llenos que no estén conectados a ningún sistema de bombeo del buque. Cuando se utilice lastre líquido con carácter permanente para garantizar que se cumple con lo dispuesto en el apartado 1, deberán incluirse en el certificado de conformidad y en el cuadernillo de estabilidad los detalles al respecto.
>
> El lastre permanente no podrá retirarse del buque ni cambiarse de emplazamiento sin la aprobación de la Administración marítima.»

Regla 4: métodos especiales de pesca.

Los buques cuyos métodos especiales de pesca sometan el buque a fuerzas externas adicionales durante las faenas de pesca, satisfarán los criterios de estabilidad de la regla 2.1), incrementándose el rigor de éstos, si resulta necesario, en la medida que la Administración marítima juzgue satisfactoria. Los buques que realicen faenas de arrastre con redes de vara habrán de satisfacer criterios más estrictos de estabilidad:

a) Los criterios relativos al área situada bajo los brazos adrizantes y a los brazos adrizantes que figuran en los párrafos a) y b) de la regla 2.1) se verán incrementados en un 20 por ciento;

b) La altura metacéntrica no podrá ser inferior a 500 mm.

c) Los criterios enunciados en la letra a) sólo serán aplicables a los buques cuya potencia propulsora instalada no supere el valor en kilovatios que se especifica en las siguientes fórmulas:

$N = 0{,}6\ Ls^2$ en los buques de eslora igual o inferior a 35 metros.

$N = 0{,}7\ Ls^2$ en los buques de eslora igual o superior a 37 metros.

Para eslora intermedia del buque, el coeficiente correspondiente a Ls se obtendrá por interpolación entre 0,6 y 0,7.

Ls es la eslora total que figura en el certificado de arqueo.

Cuando la potencia propulsora instalada supere los valores normalizados que resultan de las fórmulas anteriores, los criterios a que se refiere el párrafo a) se verán incrementados de manera directamente proporcional a la potencia excedente.

La Administración marítima deberá cerciorarse de que se cumplen los criterios más estrictos de estabilidad aplicables a los buques que realicen faenas de arrastre con tangones en las condiciones operacionales mencionadas en la regla 7.1) del presente capítulo.

En los cálculos de estabilidad se supondrá que los tangones deberán formar hasta un ángulo de 45 grados con la horizontal.

Regla 5: viento y balanceo intensos.

Los buques deberán poder resistir los efectos del viento y el balanceo intensos, con las correspondientes condiciones de mar, teniendo en cuenta las condiciones meteorológicas periódicas, los estados de la mar en los que el buque haya de faenar, el tipo de buque y el modo de operar de éste. Los cálculos correspondientes deberán efectuarse con arreglo al Código de estabilidad sin avería para todos los tipos de buques de la OMI.

Regla 8: acumulación de hielo.

La regla será aplicable, si bien no estarán permitidos los márgenes de formación de hielo que quedan a la discreción de la Administración marítima con arreglo a la recomendación 2 (4).

---

(4) En las «Directrices relativas a la acumulación de hielo», incluidas en la recomendación 2 del documento adjunto que se acompaña al Acta final de la Conferencia de Torremolinos, se indican las zonas marítimas en donde es probable la formación de hielo y las modificaciones que convendrá hacer en la corrección respecto de la acumulación de hielo.

Regla 9: prueba de estabilidad.

Apartado 2:

> «Cuando sea objeto de reformas que afecten a su condición de buque vacío y/o a la posición del centro de gravedad, el buque será sometido a una nueva prueba de estabilidad, si la Administración marítima considera esto necesario habida cuenta de sus márgenes de estabilidad, y se revisará la información al respecto. Sin embargo, cuando la variación del desplazamiento en rosca supere en un 2 por ciento el desplazamiento en rosca original y sea imposible demostrar mediante cálculos que el buque sigue cumpliendo los criterios de estabilidad, éste deberá ser objeto de una nueva prueba de estabilidad.»

Regla 12: altura de la proa.

La altura de la proa será la suficiente para impedir que el buque embarque cantidades excesivas de agua.

Cuando se trate de buques que faenen en zonas limitadas situadas a un máximo de 10 millas de la costa, la altura mínima de la proa será la que la Administración marítima juzgue satisfactoria y en su determinación se tendrán en cuenta las condiciones meteorológicas periódicas y los estados de la mar en los que el buque haya de faenar, el tipo de buque y el modo de operar de éste.

Para los buques que faenen en todas las demás zonas:

1. La altura mínima de la proa deberá calcularse con arreglo al método de cálculo recogido en la recomendación 4 del documento adjunto 3 que acompaña al Acta final de la Conferencia de Torremolinos, siempre que durante las operaciones de pesca las capturas deban almacenarse en las bodegas de pesca a través de escotillas situadas en una cubierta de trabajo expuesta, por delante de la caseta o la superestructura.

2. La altura mínima de la proa deberá ajustarse a la regla 39 del anexo I del Convenio internacional sobre Líneas de Carga de 1966, no pudiendo ser inferior a 2.000 mm, siempre que las capturas deban almacenarse en las bodegas de pesca a través de escotillas situadas en una cubierta de trabajo expuesta, protegida por una caseta o superestructura. A este respecto, el calado máximo de servicio admisible debe considerarse en lugar de la flotación del francobordo asignado de verano.

Regla 14: compartimentado y estabilidad después de avería.

Los buques cuya eslora sea igual o superior a 100 metros y que lleven 100 o más personas a bordo deberán poder permanecer a flote con estabilidad positiva, después de la inundación de cualquier compartimiento que se suponga averiado, teniendo en cuenta el tipo

de buque, el servicio previsto y la zona en que vaya a operar (5). Los cálculos deberán efectuarse con arreglo a las directrices a que se refiere la nota.

(5) La recomendación 5 del documento adjunto que acompaña al acta final de la Conferencia de Torremolinos contiene «Directrices sobre los cálculos relativos al compartimentado y a la estabilidad después de la avería».

CAPÍTULO IV

Instalaciones de máquinas, instalaciones eléctricas y espacios de máquinas sin dotación permanente

Regla 3: generalidades.
Apartado 1:

«Los sistemas de propulsión principal, de control, de tuberías de vapor, de combustible líquido, de aire comprimido, de circuitos eléctricos y de refrigeración, las máquinas auxiliares, calderas y otros recipientes a presión, la disposición de las tuberías y circuitos de bombeo, el equipo y los aparatos de gobierno, y los ejes y acoplamientos para la transmisión de fuerza, se proyectarán, construirán, probarán, instalarán y mantendrán de conformidad con las normas de una organización reconocida. Tales máquinas y equipo, así como los mecanismos elevadores, los chigres y el equipo de manipulación y elaboración de pescado irán protegidos con miras a reducir al mínimo todo peligro para las personas que se hallen a bordo. Se prestará una atención especial a las piezas móviles, a las superficies calientes y a otros riesgos.»

Apartado 7:

La Administración marítima se cerciorará de que a las Reglas 16 a 18 se les da cumplimiento y aplicación uniformes, de conformidad con las Reglas de una organización reconocida (6).

(6) Veánse las Recomendaciones publicadas por la Comisión Electrotécnica Internacional y en particular la Publicación 92 «Instalaciones Eléctricas del buque.

Apartado 9:

«Se tomarán las medidas que la Administración marítima juzgue satisfactorias para garantizar que todo el equipo funciona correctamente en todas las condiciones operacionales, incluidas las de maniobra, y que se ha dispuesto lo necesario, de conformidad con las normas de una organización reconocida, para la realización de las inspecciones regulares y pruebas ordinarias que garanticen que seguirá funcionando bien.»

Apartado 10:

«Los buques llevarán documentación acorde a las normas de una organización reconocida que demuestre la aptitud del buque para operar con espacios de máquinas sin dotación permanente.»

Regla 6: calderas de vapor y sistemas de alimentación y de tuberías para calderas.
Apartado 1:

«Toda caldera de vapor y todo generador de vapor no expuesto al fuego irá provisto, como mínimo, de dos válvulas de seguridad de capacidad suficiente. Sin embargo, la Administración marítima podrá permitir, teniendo en cuenta el rendimiento o cualesquiera otras características de cualquier caldera de vapor o generador de vapor no expuesto al fuego, que se instale solamente una válvula de seguridad si estima que ésta da protección adecuada contra sobrepresiones, de conformidad con las normas de una organización reconocida.»

Regla 8: mando desde la caseta de gobierno.

Párrafo b) del apartado 1:

«Cuando la máquina propulsora haya de ser telegobernada desde el puente de navegación, regirán las siguientes disposiciones: el telegobierno a que se hace referencia en el párrafo a) se efectuará mediante un dispositivo de gobierno que responda a las normas de una organización reconocida, acompañado, cuando sea necesario, de medios que impidan la sobrecarga de la máquina propulsora.»

Regla 10: medidas relativas al combustible líquido, aceite lubricante y otros aceites inflamables.

Apartado 4:

«Las tuberías de combustible líquido que, si sufren daños, puedan dejar escapar combustible de tanques de almacenamiento, sedimentación o uso diario situados por encima del doble fondo, estarán dotadas en el tanque de un grifo o una válvula susceptibles de ser cerrados desde un lugar seguro situado fuera del espacio de que se trate, si se produjera un incendio en el espacio en que estén esos tanques. En el caso especial de tanques profundos situados en un túnel de eje o de tuberías o espacio similar, se colocarán válvulas en dichos tanques, pero el control, en caso de incendio, se podrá efectuar mediante una válvula suplementaria instalada en la tubería o en las tuberías, fuera del túnel o espacio similar. Si la válvula suplementaria va instalada en el espacio de máquinas habrá de ser accionable fuera de este espacio.»

El párrafo a) del apartado 7:

«Las tuberías de combustible y sus válvulas y accesorios serán de acero o de otro material aprobado, si bien se permitirá el uso de un mínimo de tuberías flexibles. Estas tuberías flexibles y los accesorios de sus extremos tendrán la necesaria solidez y serán de materiales pirorresistentes aprobados o llevarán revestimientos pirorresistentes, de conformidad con las normas de una organización reconocida. Los empalmes de las tuberías flexibles deberán hacerse de conformidad con el documento IMO Circ. MSC. 647 "Directrices para minimizar los derrames procedentes de los sistemas de líquidos inflamables".»

Apartado 10:

«Las medidas relativas a almacenamiento, distribución y consumo del aceite empleado en los sistemas de lubricación a presión habrán de responder a las reglas de una organización reconocida. En los espacios de categoría A para máquinas y, siempre que sea posible, en cualesquiera otros espacios de máquinas, esas medidas satisfarán al menos lo dispuesto en los apartados 1, 3, 6 y 7 y, en la medida en que sea necesario de conformidad con las normas de una organización reconocida, lo dispuesto en los apartados 2 y 4. No obstante, en los sistemas de lubricación podrán utilizarse indicadores visuales de caudal hechos de vidrio a condición de que, sometidos a pruebas, demuestren tener la debida resistencia al fuego.»

Apartado 11:

«Las medidas relativas a almacenamiento, distribución y consumo de aceites inflamables que no sean aquéllos a que se hace referencia en el apartado 10, y estén sometidos a presión en sistemas de transmisión de fuerza, de control y excitación, y de calefacción, habrán de responder a las normas de una organización reconocida. En los lugares en que haya posibles causas de ignición, dichas medidas satisfarán, al menos, lo dispuesto en los apartados 2 y 6 y, por lo que respecta a resistencia y construcción, lo dispuesto en los apartados 3 y 7.»

Regla 12: protección contra el ruido.

Se tomarán medidas que reduzcan los efectos producidos por el ruido en el personal empleado en los espacios de máquinas a los niveles establecidos en el Código sobre niveles sonoros a bordo de los buques de la OMI (7).

(7) Código sobre niveles sonoros a bordo de los buques aprobado por la Organización Marítima Internacional mediante la Resolución A.468 (XII) adoptada el 19 de noviembre de 1981.

Regla 13: aparato de gobierno.
Apartado 1:

«Todo buque contará con un aparato de gobierno principal y un medio auxiliar de accionamiento del timón que respondan a las normas de una organización reconocida. Dichos aparatos de gobierno principal y medio auxiliar de accionamiento del timón estarán dispuestos de modo que, dentro de lo razonable y posible, el fallo de uno de los dos no inutilice al otro.»

Regla 16: fuente de energía eléctrica principal.
El párrafo a) del apartado 1:

«Cuando la energía eléctrica constituya el único medio de mantener los servicios auxiliares esenciales para la propulsión y la seguridad del buque, se proveerá una fuente de energía principal que, cuando menos, comprenderá dos grupos electrógenos, uno de los cuales podrá ser accionado por el motor principal. Se podrán aceptar instalaciones distintas que tengan una capacidad eléctrica equivalente y respondan a las reglas de una organización reconocida.»

CAPÍTULO V

Prevención, detección y extinción de incendios y equipo contra incendios

Regla 1: generalidades.
El párrafo c):

«Método IIIF: Instalación de un sistema automático de detección de incendios y de alarma en todos los espacios en los que puedan declararse aquéllos, generalmente sin restricciones en cuanto al tipo de mamparos de compartimentado interior, pero a condición de que la superficie de cualesquiera espacios de alojamiento limitados por divisiones de las clases "A" o "B" no exceda en ningún caso de 50 m^2. No obstante, la Administración marítima podrá aumentar esta superficie si se la destina a espacios públicos, hasta un máximo de 75 m^2.»

Regla 2: definiciones.
Apartado 1:

«"Material incombustible" es el que no arde ni desprende vapores inflamables en cantidad suficiente para experimentar la ignición cuando se le caliente a 750 °C aproximadamente, característica ésta que será demostrada de conformidad con el Código de procedimientos de ensayo de exposición al fuego de la Organización Marítima Internacional (8). Cualquier otro material será considerado material combustible.»

(8) El Código internacional para la aplicación de procedimientos de ensayo de exposición al fuego, tal y como fue adoptado por el Comité de Seguridad Marítima de la OMI mediante la Resolución MSC 61 (69).

El apartado 2, «Ensayo estándar de exposición al fuego», se redactará como sigue:

«Ensayo estándar de exposición al fuego» es aquél en el que las muestras de los mamparos y cubiertas objeto del ensayo se someten en un horno de pruebas a temperaturas que corresponden aproximadamente a las de la curva estándar de temperatura. Los métodos de ensayo serán acordes con el Código de

procedimientos de ensayo de exposición al fuego de la Organización Marítima Internacional.»

Apartado 3 (último párrafo):

«La Administración marítima exigirá que se realice un ensayo con un mamparo o una cubierta prototipos para asegurarse de que estos satisfacen las prescripciones mencionadas en cuanto a integridad y elevación de temperatura, de conformidad con el Código de procedimientos de ensayo de exposición al fuego de la OMI.»

Apartado 4 (último párrafo):

«La Administración marítima exigirá que se realice un ensayo con una división prototipo para asegurarse de que ésta satisface las prescripciones mencionadas en cuanto a integridad y elevación de temperatura, de conformidad con el Código de procedimientos de ensayo de exposición al fuego de la OMI.»

Apartado 6 (último párrafo):

«La Administración marítima exigirá que se realice un ensayo con una división prototipo para asegurarse de que ésta satisface la prescripción mencionada en cuanto a integridad y elevación de temperatura, de conformidad con el Código de procedimientos de ensayo de exposición al fuego de la OMI.»

Apartado 9:

«La expresión "débil propagación de la llama" indica que la superficie considerada impide en medida suficiente que las llamas se propaguen, característica ésta que será demostrada de conformidad con el Código de procedimientos de ensayo de exposición al fuego de la OMI.»

Regla 4: mamparos situados dentro de los espacios de alojamiento y de servicio.
Apartado 4:

«Método IIIF: La construcción de los mamparos que, de acuerdo con ésta o con otras reglas de esta Parte, no hayan de ser necesariamente divisiones de clase "A"o "B" no estará sujeta a ninguna restricción. La superficie de cualesquiera espacios de alojamiento limitados por una división continua de clase "A" o "B" no excederá en ningún caso de 50 m^2, salvo en casos concretos en los que se exijan mamparos de clase "C" de acuerdo con lo indicado en la tabla 1 de la regla 7. No obstante, la Administración marítima podrá aumentar esta superficie si se la destina a espacios públicos, hasta un máximo de 75 m^2.»

Regla 7: integridad al fuego de los mamparos y cubiertas.
Última nota a las tablas:

(*) Cuando en las tablas aparece un asterisco, ello significa que la división habrá de ser de acero o de un material equivalente, pero no necesariamente de la clase «A».

Cuando una cubierta esté perforada para dar paso a cables eléctricos, tuberías y conductos de ventilación, la abertura se sellará para impedir el paso de las llamas y el humo.

Regla 8: detalles que procede observar en la construcción.
Apartado 3, métodos IF, IIF y IIIF:

«a) Salvo en los espacios de carga y en los compartimientos refrigerados de los espacios de servicio, los materiales de aislamiento serán incombustibles. Los acabados anticondensación y los adhesivos utilizados con el material aislante de los sistemas criógenos y de los accesorios para tuberías de dichos sistemas no necesitan ser incombustibles, pero se aplicarán en la menor cantidad posible y sus superficies descubiertas ofrecerán características de débil propagación de la llama, aspecto este que será demostrado de conformidad con el Código de procedimientos de ensayo de exposición al fuego de la OMI. En los espacios en que puedan penetrar productos del petróleo, la superficie aislante será impenetrable a éste y a sus vapores.»

Regla 9: sistemas de ventilación.
Párrafo a) del apartado 1:

«Los conductos de ventilación serán de material incombustible. No obstante, los tramos de conductos cortos que, en general, no excedan de 2 metros de longitud ni de 0,02 m^2 de sección transversal podrán no ser incombustibles, si se cumplen las siguientes condiciones:

i) que los conductos sean de un material que tenga características de débil propagación de la llama, aspecto éste que será demostrado de conformidad con el Código de procedimientos de ensayo de exposición al fuego de la OMI.»

Regla 11: cuestiones diversas.
Apartado 2:

«Las pinturas, los barnices y otros productos de acabado utilizados en superficies interiores descubiertas serán de una calidad tal que no puedan producir cantidades excesivas de humo o de gases o de vapores tóxicos, de conformidad con el Código de procedimientos de ensayo de exposición al fuego de la OMI.»

Regla 12: almacenamiento de recipientes de gas y otros materiales peligrosos.
Apartado 4:

«No se permitirán cables ni accesorios eléctricos en el interior de los compartimientos utilizados para almacenar líquidos altamente inflamables o gases licuados, salvo en la medida necesaria para el servicio dentro de tales compartimientos. Cuando se instalen, estos accesorios eléctricos deberán ser de un tipo de seguridad certificada y cumplir lo prescrito en las disposiciones pertinentes de la norma internacional CEI, Publicación 79, "Material eléctrico para atmósferas de gas explosivas". Se hará que toda fuente de calor esté alejada de estos espacios y se colocarán bien a la vista letreros de "Se prohíbe fumar" y "Prohibidas las luces sin protección de seguridad".»

Regla 13: medios de evacuación.
Apartado 1:

«Habrá escaleras y escaleras de acceso a los espacios de alojamiento y a aquéllos en que normalmente trabaje la tripulación, y salida desde tales espacios, exceptuados los de máquinas, y que estén dispuestas de manera que constituyan medios rápidos de evacuación hacia la cubierta expuesta y desde esta hacia las embarcaciones de supervivencia. Se observarán especialmente las siguientes disposiciones:

e) la continuidad de los medios de evacuación responderá a criterios que satisfagan a la Administración marítima. Las escaleras y los pasillos que se utilicen como medios de evacuación deberán presentar una anchura libre no inferior a 700 mm e ir provistos de pasamanos en, al menos, uno de los lados. Los vanos de las puertas que den acceso a una escalera deberán presentar una anchura libre no inferior a 700 mm.»

Apartado 2:

«Cada espacio de categoría A para máquinas tendrá dos medios de evacuación, que consistirán en:

a) dos juegos de escalas de acero, tan separadas entre sí como sea posible, que conduzcan a puertas situadas en la parte superior del espacio de que se trate e igualmente separadas entre sí, y desde las que haya acceso a la cubierta expuesta. En general, una de estas escalas dará protección continua contra el fuego desde la parte inferior del espacio hasta un lugar seguro situado fuera del mismo. No obstante, la Administración marítima podrá no exigir esa protección si, por la disposición o por las dimensiones especiales del espacio de máquinas, se provee una vía segura de evacuación desde la parte inferior de éste. La estructura que dé tal protección será de acero, estará aislada conforme a la norma "A60" e irá provista, en

el extremo inferior, de una puerta de acero de cierre automático, asimismo, conforme a dicha norma.»

Regla 14: sistemas automáticos de rociadores, alarma y detección de incendios (Método IIF).

Apartado 11:

«Para cada sección del sistema se dispondrá de cabezales rociadores de respeto, con inclusión de todos los tipos que se encuentren instalados en el buque, a razón de las cantidades que a continuación se indican: menos de 100 cabezales instalados: 3 cabezales de respeto; menos de 300 cabezales instalados: 6 cabezales de respeto; de 300 a 1.000 cabezales instalados: 12 cabezales de respeto.»

Regla 15: sistemas automáticos de alarma y detección de incendios (método IIIF).

Apartado 4:

«El sistema entrará en acción ante una anormal temperatura del aire, una concentración anormal de humos u otros factores que denuncien un conato de incendio en cualquiera de los espacios protegidos. Los sistemas sensibles a variaciones en la temperatura del aire no empezarán a actuar a menos de 54 °C y empezarán a actuar a no más de 78 °C cuando los incrementos de temperatura hasta esos niveles no excedan de 1 °C por minuto. En espacios de secado y análogos con temperatura ambiente normalmente alta, la Administración marítima podrá autorizar que la temperatura permisible de funcionamiento aumente en 30 °C por encima de la máxima prevista para la parte superior de esos locales. Los sistemas que funcionen por variación en la concentración de humos entrarán en funcionamiento cuando la intensidad de un haz de luz transmitido disminuya. Los detectores de humo estarán homologados de modo que entren en acción antes de que la densidad del humo exceda del 12,5 por 100 de oscurecimiento por metro, pero no hasta que haya excedido del 2 por ciento.

La Administración marítima podrá aceptar como buenos otros métodos de funcionamiento igualmente eficaces. El sistema de detección no se utilizará más que para detectar incendios.»

Regla 17: bombas contraincendios.

Apartado 2:

«Para el caso en que un incendio producido en un compartimiento cualquiera pudiera inutilizar todas las bombas contraincendios, existirá además a bordo otro medio de suministrar agua para combatir el incendio. En los buques de eslora igual o superior a 75 m, este otro medio será una bomba fija de emergencia accionada independientemente y capaz de suministrar dos chorros de agua con una presión mínima de 0,25 N/mm^2.»

Regla 20: extintores de incendios.

Apartado 2:

«1. Por cada tipo de extintor de incendios instalado que sea recargable a bordo, deberá proveerse un 100 por ciento de cargas de respeto para las 10 primeras unidades y un 50 por ciento para las unidades restantes, aunque sin superar un total de 60.

2. Cuando se trate de extintores de incendios no recargables a bordo, en lugar de las cargas de respeto deberá proveerse, como mínimo, un 50 por ciento de extintores adicionales del mismo tipo y capacidad.

3. Las instrucciones para la recarga deberán encontrarse a bordo. La recarga sólo podrá hacerse con recambios homologados para los extintores de incendios de que se trate.»

Apartado 4:

«Los extintores de incendios serán examinados anualmente por una persona competente, autorizada por la Administración marítima. Cada extintor se marcará con un rótulo en el que se indique que ha sido examinado. Todos los recipientes de los

extintores de incendios presurizados permanentemente y las bombonas de propelente de los extintores no presurizados habrán de ser sometidos a una prueba de presión hidráulica cada 10 años.»

Regla 21: extintores portátiles en los puestos de control y en los espacios de alojamiento y de servicio.

Apartado 2:

«1. Cuando se trate de extintores recargables a bordo, deberá proveerse un 100 por ciento de cargas de respeto para las 10 primeras unidades y un 50 por ciento para las unidades restantes, aunque sin superar un total de 60.

2. Cuando se trate de extintores de incendios no recargables a bordo, en lugar de las cargas de respeto deberá proveerse, como mínimo, un 50 por ciento de extintores adicionales del mismo tipo y capacidad.

3. Las instrucciones para la recarga deberán encontrarse a bordo. La recarga sólo podrá hacerse con recambios homologados para los extintores de incendios de que se trate.»

Regla 24: equipos de bombero.

Apartado 1:

«Se llevarán a bordo, por lo menos, dos equipos de bombero. Dichos equipos serán acordes con lo dispuesto en los apartados 2.1, 2.1.1 y 2.1.2 del capítulo III del Código de procedimientos de ensayo de exposición al fuego de la OMI. Deberán proveerse dos cargas de respeto para cada respirador exigido.»

Regla 25: plano de lucha contra incendios.

«Habrá expuesto de modo permanente un plano de lucha contra incendios, cuyo contenido habrá de ser conforme con lo dispuesto en las resoluciones de la OMI A.654(16), "Signos gráficos para los planos de lucha contra incendios", y A.756(18), "Directrices sobre la información que se ha de facilitar en los planos y folletos de lucha contra incendios".»

Regla 28: protección estructural contra incendios.

Párrafo a) del apartado 2:

«En los buques cuyo casco sea de materiales incombustibles, las cubiertas y los mamparos de separación entre los espacios de categoría A para máquinas y los espacios de alojamiento, los de servicio o los puestos de control, serán de clase "A60" cuando el espacio de categoría A para máquinas no esté provisto de un sistema fijo de extinción de incendios, y de clase "A-30" cuando esté equipado con tal sistema. Las cubiertas y los mamparos de separación entre otros espacios de máquinas y los espacios de alojamiento, los de servicio y los puestos de control, serán de clase "A-O".

Las cubiertas y los mamparos de separación entre los puestos de control y los espacios de alojamiento y de servicio serán de clase "A", con arreglo a las tablas 1 y 2 de la regla 7 del presente capítulo, aunque la Administración marítima podrá permitir que, a efectos de separación entre espacios, tales como el camarote del patrón y la caseta de gobierno, se instalen divisiones de la clase "B15", cuando tales espacios se consideren parte integrante de la caseta de gobierno.»

Regla 31: cuestiones diversas.

Apartado 1:

«Las superficies descubiertas que haya en espacios de alojamiento y de servicio, puestos de control, pasillos y troncos de escalera, y las superficies ocultas detrás de mamparos, cielos rasos, empanelados y revestimientos de los espacios de alojamiento, los de servicio y los puestos de control, tendrán características de débil propagación de la llama, determinada de conformidad con el Código de procedimientos de ensayo de exposición al fuego de la OMI.»

Apartado 3:

«Las pinturas, los barnices y otros productos de acabado utilizados en superficies interiores descubiertas serán de una calidad tal que no puedan producir cantidades excesivas de humo o de gases o de vapores tóxicos, de conformidad con el Código de procedimientos de ensayo de exposición al fuego de la OMI.»

Regla 32: almacenamiento de recipientes de gas y otros materiales peligrosos.
Apartado 4:

«No se permitirán cables ni accesorios eléctricos en el interior de los compartimientos utilizados para almacenar líquidos altamente inflamables o gases licuados, salvo en la medida necesaria para el servicio dentro de tales compartimientos. Cuando se instalen, estos accesorios eléctricos deberán ser de un tipo de seguridad certificada y cumplir lo prescrito en las disposiciones pertinentes de la norma internacional CEI, Publicación 79, "Material eléctrico para atmósferas de gas explosivas". Se hará que toda fuente de calor esté alejada de estos espacios y se colocarán bien a la vista letreros de "Se prohíbe fumar" y "Prohibidas las luces desnudas".»

Regla 38: extintores de incendios.
Apartado 2:

«1. Salvo en los casos a que se refiere el apartado 2, por cada tipo de extintor de incendios instalado que sea recargable a bordo, deberá proveerse un 100 por ciento de cargas de respeto para las 10 primeras unidades y un 50 por ciento para las unidades restantes, aunque sin superar un total de 60.

2. Cuando se trate de buques de eslora inferior a 45 m y de extintores de incendios no recargables a bordo, en lugar de las cargas de respeto deberá proveerse, como mínimo, un 50 por ciento de extintores adicionales del mismo tipo y capacidad.

3. Las instrucciones para la recarga deberán encontrarse a bordo. La recarga sólo podrá hacerse con recambios homologados para los extintores de incendios de que se trate.»

Apartado 4:

«Los extintores de incendios serán examinados anualmente por una persona competente, autorizada por la Administración marítima. Cada extintor se marcará con un rótulo en el que se indique que ha sido examinado. Todos los recipientes de los extintores de incendios presurizados permanentemente y las bombonas de propelente de los extintores no presurizados habrán de ser sometidos a una prueba de presión hidráulica cada 10 años.»

Regla 39: extintores portátiles en los puestos de control y en los espacios de alojamiento y de servicio.
Apartado 2:

«1. Salvo en los casos a que se refiere el apartado 2, por cada tipo de extintor de incendios instalado que sea recargable a bordo, deberá proveerse, como mínimo, un 100 por ciento de cargas de respeto para las 10 primeras unidades y un 50 por ciento para las unidades restantes, aunque sin superar un total de 60.

2. Cuando se trate de buques de eslora inferior a 45 m y de extintores de incendios no recargables a bordo, en lugar de las cargas de respeto deberá proveerse, como mínimo, un 50 por ciento de extintores adicionales del mismo tipo y capacidad.

3. Las instrucciones para la recarga deberán encontrarse a bordo. La recarga sólo podrá hacerse con recambios homologados para los extintores de que se trate.»

Regla 41: equipos de bombero.

En los buques de eslora igual o superior a 45 m se llevarán a bordo, por lo menos, dos equipos de bombero, en emplazamientos fácilmente accesibles y muy distantes entre sí, no expuestos a quedar aislados por un incendio. Dichos equipos serán acordes con lo dispuesto

en los apartados 2.1, 2.1.1 y 2.1.2 del capítulo III del Código de procedimientos de ensayo de exposición al fuego de la OMI.

Deberán proveerse, como mínimo, dos cargas de respeto para cada respirador exigido.

Regla 42: plano de lucha contra incendios.

Habrá expuesto de modo permanente un plano de lucha contra incendios.

El contenido habrá de ser conforme con lo dispuesto en las resoluciones de la OMI A.654(16), «Signos gráficos para los planos de lucha contra incendios», y A.756(18), «Directrices sobre la información que se ha de facilitar en los planos y folletos de lucha contra incendios».

En los buques de eslora inferior a 45 m, la Administración marítima podrá no exigir el cumplimiento de esta prescripción.

CAPÍTULO VI

Protección de la tripulación

Regla 3: amuradas, barandillas y otros dispositivos protectores.

Apartado 2:

> «La distancia vertical mínima que medie entre la máxima flotación de servicio y el punto más bajo del galón de las amuradas, o el borde de la cubierta de trabajo, si hay barandillas instaladas, será tal que asegure la protección adecuada de la tripulación contra el agua embarcada en cubierta, habida cuenta de los estados de la mar y de las condiciones meteorológicas en que el buque pueda tener que faenar, las zonas de operaciones, el tipo de buque y su método de pesca. El francobordo medido en el centro del buque desde el borde de la cubierta de trabajo desde la que se realiza la pesca no podrá ser inferior a 300 mm o al francobordo correspondiente al calado máximo de servicio admisible, si este fuese mayor. En los buques dotados de cubiertas de trabajo protegidas, dispuestas de tal modo que el agua no pueda entrar en los espacios de trabajo, no se requerirá otro francobordo mínimo que el correspondiente al calado máximo de servicio admisible.»

Regla 4: escaleras y escalas.

Para la seguridad de la tripulación, se proveerán escaleras y escalas de tamaño y resistencia adecuados, con barandillas y peldaños antirresbaladizos, construidas de conformidad con las normas ISO correspondientes.

Regla 5: radiobaliza personal.

Los tripulantes de los buques pesqueros cuya actividad se realice sobre cubierta deberán llevar consigo una radiobaliza personal, aprobada por la Administración marítima española, que permita su localización en el supuesto de caída al mar durante las operaciones de pesca. Además, en el puente de gobierno se dispondrá de un receptor detector de la señal de 121,5 MHz, emitida por estas radiobalizas.

CAPÍTULO VII

Dispositivos y normas de salvamento

Regla 3: evaluación, ensayo y aprobación de dispositivos y normas de salvamento.

Apartado 2:

> «Antes de dar su aprobación a los dispositivos y normas de salvamento, la Administración marítima deberá cerciorarse de que se someten a ensayo para confirmar que cumplen los requisitos del presente capítulo, con arreglo a lo dispuesto en el Real Decreto 809/1999, de 14 de mayo, sobre equipos marinos, entre los que se incluyen las recomendaciones de la OMI relativas al ensayo de dispositivos de salvamento.»

Apartado 6:

«Los dispositivos de salvamento prescritos en el presente capítulo para los que no se enuncien especificaciones detalladas en la parte C responderán a criterios que satisfagan a la Administración marítima, habida cuenta de las especificaciones específicas establecidas para dichos dispositivos en el capítulo III del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS) de 1974, en su versión modificada, y en el Código internacional de dispositivos de salvamento de la OMI.»

Regla 6: disponibilidad y estiba de las embarcaciones de supervivencia y de los botes de rescate.

Párrafo a) del apartado 4:

«Cada embarcación de supervivencia irá estibada: de modo que ni ésta ni los medios provistos para su estiba entorpezcan las maniobras de ninguna embarcación de supervivencia o bote de rescate en los otros puestos de arriado, tan cerca de la superficie del agua como sea prudente y posible y, cuando se trate de embarcaciones de salvamento distintas de las balsas que deban lanzarse por la borda, en una posición tal que la embarcación en su posición de embarco quede a no menos de 2 m por encima de la flotación correspondiente a la carga máxima del buque en condiciones adversas de asiento de hasta 10° y con una escora de hasta 20°, a una u otra banda, o de los grados necesarios para que el borde de la cubierta de intemperie se sumerja, si este segundo valor es menor, en un estado de disponibilidad continua, de modo que los tripulantes puedan terminar los preparativos para el embarco y puesta a flote en menos de 5 minutos, totalmente equipada, según lo prescrito en el presente capítulo.»

Regla 8: chalecos salvavidas.

Apartado 3:

«3. Para cada una de las personas que se encuentren a bordo, se llevará el correspondiente chaleco salvavidas de tipo aprobado según el Real Decreto 809/1999 para abandono de buque.

Se dispondrán chalecos de respeto a razón de uno por cada 6 personas.

Los tripulantes de los buques pesqueros cuya actividad se realice sobre cubierta deberán llevar puesto un chaleco o dispositivo salvavidas de inflado automático, cuando el estado de la mar o del viento así lo aconseje que, sin entorpecer sus movimientos, sea apto para mantenerlos a flote en caso de caída al agua.

Estos chalecos o dispositivos salvavidas serán de inflado automático y estarán aprobados de acuerdo con lo prescrito por el Real Decreto 809/1999 o estándar internacional reconocido, y serán distintos a los exigidos en la normativa vigente sobre dispositivos de salvamento exigidos por seguridad en caso de abandono del buque, siempre que reúnan las condiciones de efectividad necesarias para el fin propuesto. Es responsabilidad del Patrón el exigir el uso de estos chalecos cuando la situación así lo requiera.»

Regla 23: botes de rescate.

Párrafo b) del apartado 1:

Los botes de rescate podrán ser rígidos o inflables, o ambas cosas a la vez, y deberán:

i) Tener una eslora no inferior a 3,8 m ni superior a 8,5 m, excepto en los buques de eslora inferior a 45 m en los que, debido al tamaño del buque o a otras razones por las que se considere injustificada o impracticable la instalación de tales botes, la Administración marítima podrá aceptar un bote de rescate de eslora menor, aunque no inferior a 3,3 m.

ii) Poder transportar, como mínimo, cinco personas sentadas y una persona tendida o bien, cuando se trate de buques de eslora inferior a 45 m con un bote de rescate de menos de 3,8 m, poder transportar, como mínimo, cuatro personas sentadas y una persona tendida.

Párrafo c) del apartado 1:

«La Administración marítima establecerá el total de personas al que se podrá dar cabida en un bote mediante un ensayo para determinar el número de asientos. La capacidad mínima de transporte habrá de ser acorde a lo dispuesto en el inciso ii) del

párrafo b) del apartado 1 de la regla 23. Los asientos podrán encontrarse en el suelo, exceptuando el del timonel. Ninguna parte de las posiciones sentadas podrá reposar en la regala, el espejo o los dispositivos de flotabilidad situados a los lados del bote.»

ANEXO II

Adaptación de las disposiciones de los capítulos IV, V, VII y IX del anexo del Protocolo de Torremolinos de 1993, de conformidad con el apartado 4 del artículo 3 de este último, para su aplicación a los buques de pesca nuevos de eslora igual o superior a 24 metros.

CAPÍTULO IV

Instalaciones de máquinas, instalaciones eléctricas y espacios de máquinas sin dotación permanente

Regla 1: ámbito de aplicación.
Se redactará como sigue:

«Las disposiciones del presente capítulo serán aplicables a los buques de pesca nuevos de eslora igual o superior a 24 metros, salvo disposición en contrario.»

Regla 7: comunicación entre la caseta de gobierno y el espacio de máquinas.
Se redactará como sigue:

«Se dispondrá de dos medios distintos de comunicación uno de los cuales será un telégrafo de máquinas; no obstante, en los buques de eslora inferior a 45 metros cuya maquinaria propulsora esté controlada directamente desde la caseta, la Administración podrá aceptar un medio de comunicación que no sea un telégrafo de máquinas.»

Regla 8: control de la maquinaria de propulsión desde la caseta de gobierno.
En el párrafo d) del apartado 1 se añadirá el texto siguiente:

«... o desde la cámara de mando de las máquinas. En los buques de eslora inferior a 45 metros la Administración podrá permitir que el puesto de control situado en el espacio de máquinas sea solamente un puesto de emergencia, siempre que la vigilancia y el control efectuados desde la caseta de gobierno sean adecuados.»

Regla 16: fuente de energía eléctrica principal.
En el párrafo b) del apartado 1 se añadirá el texto siguiente:

«... y conservación de la captura. No obstante, en los buques de eslora inferior a 45 metros, sólo será necesario asegurar el funcionamiento de los servicios esenciales para la propulsión y seguridad del buque, en el caso de que uno de los grupos electrógenos se pare.»

Regla 17: fuente de energía eléctrica de emergencia.
En el apartado 6 se incluirá el texto siguiente:

«Toda batería de acumuladores instalada de conformidad con lo dispuesto en la presente regla, exceptuadas las baterías que para los emisores y receptores de radio se instalen en los buques de eslora inferior a 45 metros, irá situada...»

Regla 22: sistema de alarma.
En el párrafo a) del apartado 2 se incluirá la frase siguiente:

«El sistema (...) que se produzcan. No obstante, en los buques de eslora inferior a 45 metros la Administración podrá permitir que el sistema sea capaz de hacer sonar e indicar visualmente cada alarma distinta en la caseta de gobierno solamente.»

En el párrafo b) del apartado 2 se incluirá el texto siguiente:

«En los buques de eslora igual o superior a 45 metros el sistema estará conectado...»

En el párrafo c) del apartado 2 se incluirá el texto siguiente:

«En los buques de eslora igual o superior a 45 metros funcionará un dispositivo...»

CAPÍTULO V

Prevención, detección y extinción de incendios y equipo contraincendios

Regla 2: definiciones.
En el párrafo b) del apartado 14 se incluirá el texto siguiente:

«... no inferior a 375 kilovatios.»

Parte C

El título se sustituirá por el texto siguiente:

«Parte C. Medidas de seguridad contra incendios en buques de eslora igual o superior a 24 metros, pero inferior a 60 metros»

Regla 35: bombas contra incendios.
Se incluirá el párrafo siguiente:

«No obstante lo dispuesto en el apartado 1 de la regla 35 del capítulo V, se dispondrá al menos de dos bombas contra incendios.»

En el apartado 8 se añadirá el texto siguiente:

«...ó 25m^3/h, si éste fuese mayor.»

Regla 40: dispositivos de extinción de incendios en los espacios de máquinas.
En el párrafo a) del apartado 1 se incluye el texto siguiente:

«... no inferior a 375 kilovatios...»

CAPÍTULO VII

Dispositivos y normas de salvamento

Regla 1: ámbito de aplicación.
El apartado 1 se sustituirá por el texto siguiente:

«1. El presente capítulo se aplicará a los buques nuevos de eslora igual o superior a 24 metros, salvo disposición en contrario.»

Regla 5: cantidades y tipos de embarcaciones de supervivencia y botes de rescate:

1) El principio del apartado 3 se redactará como sigue:

«Los buques de eslora inferior a 75 metros pero igual o superior a 45 metros se ajustarán a lo siguiente:»

2) Se añadirá el apartado siguiente:

«3 bis. Los buques de eslora inferior a 45 metros llevarán:

a) Embarcaciones de supervivencia de un tipo que permita ser arriado desde una u otra banda del buque y con suficiente capacidad conjunta para dar cabida, como mínimo, al 200 por cien del número total de personas que haya a bordo. Así como

b) Un bote de rescate, salvo cuando la Administración considere que por el tamaño del buque y su maniobrabilidad, por la disponibilidad de medios cercanos de búsqueda y salvamento y de sistema de avisos meteorológicos, por el hecho de que el buque faene en zonas no expuestas a mal tiempo o por las características propias

de la estación en que se realicen las operaciones, resulte innecesaria la provisión de tal bote.»

3) El principio del apartado 4 se sustituirá por el texto siguiente:

«En lugar de cumplir con las prescripciones del párrafo a) del apartado 2, del párrafo a) del apartado 3 y del párrafo a) del apartado 3 bis, los buques podrán llevar...»

Regla 10: aros salvavidas.
1) El párrafo b) del apartado 1 se redactará como sigue:

«Seis aros salvavidas en los buques de eslora inferior a 75 metros pero igual o superior a 45 metros.»

2) En el apartado 1 se añadirá el siguiente párrafo:

«c) Cuatro aros salvavidas en los buques de eslora inferior a 45 metros.»

Regla 13: dispositivos radioeléctricos de salvamento.
Se incluirá el apartado siguiente:

«1 bis. No obstante, en los buques de eslora inferior a 45 metros, el número de aparatos podrá limitarse a dos, si la Administración considera que el requisito de llevar tres de dichos aparatos no es necesario, habida cuenta del área de faena del buque y del número de personas que trabajan a bordo.»

Regla 14: transpondedor de radar.
Se añadirá al final la frase siguiente:

«... en cada embarcación de supervivencia. En cada buque de eslora inferior a 45 metros se llevará por lo menos un transpondedor de radar.»

CAPÍTULO IX

Radiocomunicaciones

Regla 1: ámbito de aplicación.
La primera frase del apartado 1 quedará redactada como sigue:

«El presente capítulo es aplicable a los buques nuevos de eslora igual o superior a 24 metros y a los buques existentes de eslora igual o superior a 45 metros, salvo disposición en contrario.»

Regla 7: equipo radioeléctrico-zona marítima A1.
Se añadirá un nuevo apartado 4:

«Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo a) de la regla 4, la Dirección General de la Marina Mercante podrá eximir a los buques de pesca nuevos de eslora igual o superior a 24 metros pero inferior a 45 metros, que realicen viajes exclusivamente en la zona marítima A1, de las prescripciones del párrafo f) del apartado 1 de la regla 6 y del apartado 3 de la regla 7, siempre que dispongan de los tres equipos siguientes:

a) Una instalación radioeléctrica tal como establece el párrafo a) del apartado 1 de la regla 6.

b) Una instalación adicional con llamada selectiva (LSD) para la transmisión desde el buque a instalaciones situadas en la costa de alertas de socorro, tal como dispone el párrafo a) del apartado 1 de la regla 7.

c) Un equipo de ondas hectométricas/MF provisto de llamada selectiva digital/LSD, prescrito en el párrafo a) del apartado 1 de la regla 8.»

ANEXO III

Disposiciones regionales y locales (apartado 3 del artículo 3 y apartado 1 del artículo 4).

A) Disposiciones regionales «zona norte»

1. Ámbito de aplicación. Salvo disposición en contrario, las aguas situadas al norte de los límites indicados en el mapa adjunto al presente anexo, excluido el Mar Báltico. Dicha delimitación corresponde al paralelo 62º norte a partir de la costa occidental de Noruega hasta los 4º de longitud oeste; desde allí al meridiano 4º de longitud oeste hasta la latitud 60º 30' de latitud norte; desde allí, a los 60º 30' de latitud norte hasta los 5º de longitud oeste; desde allí, al meridiano 5º oeste hasta los 60º de latitud norte; desde allí, al paralelo 60º norte hasta los 15º de longitud oeste; desde allí, al meridiano 15º oeste hasta los 62º de latitud norte; desde allí, al paralelo 62º norte hasta los 27º de longitud oeste; desde allí, al meridiano 27º oeste hasta los 59º de latitud norte y desde allí al paralelo 59º norte hacia el oeste.

2. Definiciones. «Hielo a la deriva en gran cantidad»: hielo a la deriva sobre 8/10 o más de la superficie del mar.

3. Apartado 1 de la regla 7 del capítulo III (condiciones operativas). Además de las condiciones operativas específicas expuestas en el apartado 1 de la regla 7 del capítulo III, también deberán tenerse en cuenta las condiciones operativas siguientes:

> «e) Las condiciones operativas b), c) o d), cualquiera que sea la que presente los valores más bajos de los parámetros de estabilidad que figuran entre los criterios de estabilidad incluidos en la regla 2 (del mismo capítulo), se calcularán incluyendo los márgenes de acumulación de hielo de conformidad con las prescripciones de la regla 8 del capítulo III.
>
> f) Para buques de pesca al cerco de jareta, salida del caladero con las artes de pesca, sin capturas y 30 por cien de provisiones, combustible, etc., incluyendo los márgenes de acumulación de hielo de conformidad con las prescripciones de la regla 8 del capítulo III.»

4. Regla 8 del capítulo III (acumulación de hielo). Los requisitos específicos de la regla 8 del capítulo III y las directrices específicas de la Recomendación número 2 de la Conferencia de Torremolinos se aplicarán en la región de que se trate, es decir, también fuera de los límites indicados en el mapa adjunto a dicha Recomendación.

No obstante las disposiciones de los párrafos a) y b) del apartado 1 de la regla 8 del capítulo III para los buques que faenen en la zona situada al norte de la latitud 63º norte entre la longitud 28º W y 11º W, se incluirán en los cálculos de estabilidad los márgenes de formación de hielo siguientes:

a) 40 kilogramos por metro cuadrado de cubiertas a la intemperie y paralelas;

b) 10 kilogramos por metro cuadrado del área lateral proyectada de cada costado del buque, que quede por encima del plano de flotación.

5. Párrafo b) del apartado 2.b) del apartado 3 de la regla 5 del capítulo VII (número y tipos de embarcaciones de supervivencia y botes de rescate). No obstante lo dispuesto en el párrafo b) del apartado 2, en el párrafo b) del apartado 3 y en el apartado 3 bis de la regla 5 del capítulo VII, para los buques de pesca cuyo casco esté construido de conformidad con las normas de una organización reconocida para faenar en aguas con una elevada concentración de hielo flotante o a la deriva de acuerdo con el apartado 2 de la regla 1 del capítulo II del anexo del Protocolo de Torremolinos, los botes de rescate/salvavidas exigidos en virtud del párrafo b) del apartado 2, el párrafo b) del apartado 3 o el párrafo b) del apartado 3 bis estarán al menos parcialmente cerrados (tal como se define en la regla 18 del capítulo VII) y tendrán capacidad suficiente para acoger a todas las personas que se encuentren a bordo.

6. Regla 9 del capítulo VII (trajes de inmersión y ayudas térmicas). No obstante lo dispuesto en la regla 9 del capítulo VII, cada una de las personas que estén a bordo dispondrá de un traje de inmersión aprobado, de la talla adecuada, conforme con las

disposiciones de la regla 25 del capítulo VII, incluidas las medidas aplicables a dicha regla que figuran en el apartado 8 de la sección A del presente anexo.

7. Regla 14 del capítulo VII (transpondedor de radar). Además de las disposiciones de la parte B del capítulo VII, cada aro salvavidas, bote de rescate y balsa salvavidas estará permanentemente equipado de un transpondedor de radar que pueda operar en la banda de 9 GHz.

8. Regla 25 del capítulo VII (trajes de inmersión). No obstante lo dispuesto en la regla 25 del capítulo VII, todos los trajes de inmersión, requeridos en virtud del apartado 6 de la sección A del presente anexo, deberán estar confeccionados, como una unidad, con material intrínsecamente aislante y cumplir los requisitos de flotabilidad del inciso i) del párrafo c) del apartado 1 de la regla 24 del capítulo VII, así como los requisitos correspondientes de la regla 25 del capítulo VII.

9. Apartado 7 de la regla 3 del capítulo X (instalaciones de radar). No obstante lo dispuesto en el apartado 7 de la regla 3 del capítulo X, los buques de eslora igual o superior a 24 metros estarán equipados con una instalación de radar que sea satisfactoria a juicio de la Administración. Dicha instalación deberá poder operar en la banda de 9 GHz.

10. Regla 5 del capítulo X (lámparas de señales). Además de lo dispuesto en la regla 5 del capítulo X, los buques que estén faenando en aguas donde pueda haber hielo a la deriva estarán equipados como mínimo con un reflector que tenga una potencia lumínica de al menos 1 lux, medida a una distancia de 750 metros.

B) Disposiciones regionales «zona sur»

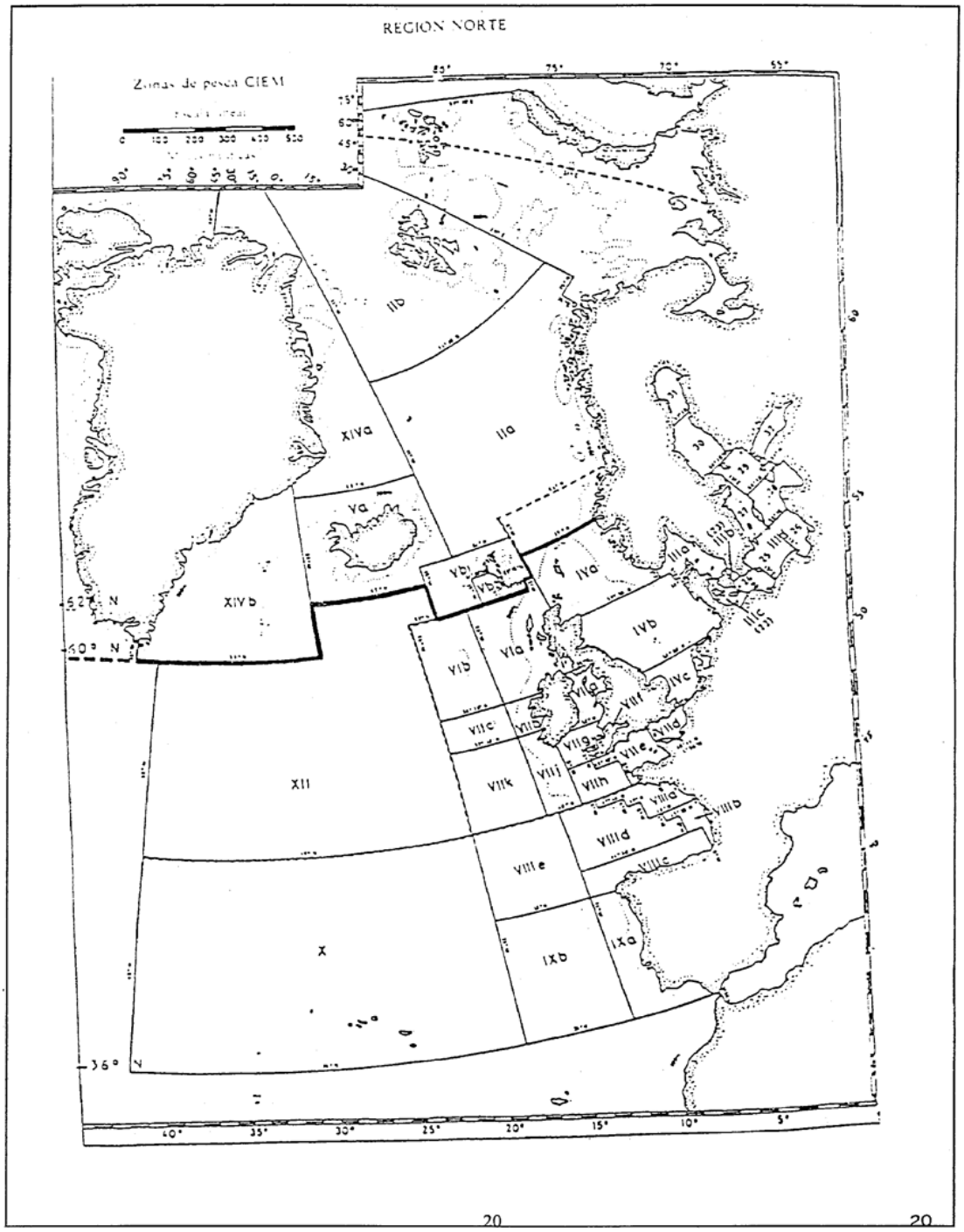
1. Ámbito de aplicación. El mar Mediterráneo y las zonas costeras, dentro de las 20 millas desde la costa de España y Portugal, de la zona de verano del Océano Atlántico, tal como se define en el «Mapa de zonas y áreas estacionales» en el anexo II del Convenio internacional sobre líneas de carga de 1966, adoptado el 5 de abril de 1966 por la Conferencia Internacional sobre líneas de carga celebrada en Londres a invitación de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental.

2. Apartado 1 de la regla 9 del capítulo VII (trajes de inmersión). Habida cuenta de las disposiciones del apartado 4 de la regla 9 del capítulo VII, al final del apartado 1 se añadirá la frase siguiente:

> «Para los buques de eslora inferior a 45 metros no se necesitarán más de dos trajes de inmersión.»

3. Regla 1 del capítulo XI (radiocomunicaciones-ámbito de aplicación). Se añadirá el apartado siguiente:

> «1 bis. El presente capítulo es aplicable también a los buques nuevos de eslora igual o superior a 24 metros, siempre que la zona en la que faenen esté adecuadamente cubierta por una estación costera que opere de conformidad con el plan director de la OMI.»



ANEXO IV

Requisitos específicos de seguridad (apartado 1 del artículo 3).

CAPÍTULO II

Construcción, integridad de estanqueidad y equipo

Se añadirán las reglas siguientes:

Regla 16: cubiertas de trabajo dentro de una superestructura cerrada.

1. Dichas cubiertas deberán tener instalado un sistema de drenaje eficaz y con capacidad adecuada para evacuar el agua de lavado y los desperdicios de la pesca.

2. Todas las aberturas necesarias a las operaciones de pesca deberán disponer de los medios necesarios para que una persona pueda cerrarlos de manera rápida y eficaz. Los medios de cierre deberán ser, al menos, dos y estar situados en lugares diferentes.

3. En el momento de subir las capturas a dichas cubiertas para su manipulación o acondicionamiento, deberán colocarse en un depósito. Dichos depósitos deberán ajustarse a los requisitos de la regla II del capítulo III. Deberá instalarse un sistema de drenaje eficaz. Deberá preverse una protección adecuada contra la entrada involuntaria de agua en la cubierta de trabajo.

4. Dichas cubiertas dispondrán al menos de dos salidas, situadas en ambos extremos de las mismas y en bandas opuestas.

5. La altura libre para estar de pie en el espacio de trabajo no deberá ser inferior a 2 metros en cualquier punto.

6. Se dispondrá de un sistema fijo de ventilación que permita al menos seis cambios de aire por hora.

Regla 17: marcas de calados.

1. Todos los buques dispondrán de marcas de calados expresadas en decímetros en ambos lados de la roda y de la popa.

2. Dichas marcas estarán situadas lo más cerca posible de las perpendiculares.

Regla 18: tanques para la conservación del pescado en agua de mar refrigerado o helada.

1. En caso de utilizar tanques de agua de mar refrigerada o helada o de otros sistemas de tanques similares, dichos tanques dispondrán de un mecanismo instalado permanentemente para el llenado y vaciado del agua de mar.

2. Si dichos tanques también se utilizan para transportar carga seca, irán provistos de un sistema de achique y de los medios adecuados para evitar que el agua del sistema de achique pueda penetrar en el tanque.

CAPÍTULO III

Estabilidad y estado correspondiente de navegabilidad

Regla 9: experiencia de estabilidad.
Se añadirá el apartado siguiente:

«4. La experiencia de estabilidad y la comprobación de las condiciones requeridas en el apartado 1 de la regla 9 del capítulo III se efectuarán al menos cada diez años.»

CAPÍTULO IV

Instalaciones de máquinas, instalaciones eléctricas y espacios de máquinas sin dotación permanente

Regla 13: aparato de gobierno.
Al apartado 10 se añadirá el siguiente texto:

«Si dicha fuente de energía es eléctrica, la fuente de energía eléctrica de emergencia permitirá que los medios auxiliares activen el timón durante un período no inferior a 10 minutos.»

Regla 16: fuente de energía eléctrica principal.
Se añadirá el apartado siguiente:

«3. Si las luces de navegación son exclusivamente eléctricas, se accionarán mediante un tablero de distribución propio separado y se dispondrá de los medios adecuados –acústicos y visuales–, para el control de dichas luces.»

Regla 17: fuente de energía eléctrica de emergencia.

Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 2, para buques de eslora igual o superior a 45 metros la fuente de energía eléctrica de emergencia permitirá que las instalaciones enumeradas en dicha regla funcionen durante un período no inferir a 8 horas.

CAPÍTULO V

Prevención, detección y extinción de incendios y equipo contra incendios

Regla 22: dispositivos de extinción de incendios en los espacios de máquinas.

Sin perjuicio de lo dispuesto en la presente regla, todos los espacios de máquinas de la categoría A dispondrán de un equipo contra incendios fijo.

Regla 40: dispositivos de extinción de incendios en los espacios de máquinas.

Sin perjuicio de lo dispuesto en la presente regla, todos los espacios de máquinas de la categoría A dispondrán de un equipo contra incendios fijo.

ANEXO V

Modelos de certificado de conformidad, certificado de exención e inventario del equipo.

MINISTERIO DE FOMENTO

Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes

Dirección General de la Marina Mercante

Certificado de conformidad

Conformity certificate

El presente Certificado llevará como suplemento un Inventario del equipo.
This Certificate should be supplemented by a Record of Equipment.

Para buques de pesca nuevo/existente (1)
For new/existing fishing vessel (1)

Expedido con arreglo a lo dispuesto en el
Issued under the provisions of the

Real Decreto.

En señal de la conformidad del buque citado a continuación con lo dispuesto en la Directiva 97/70/CE, del Consejo por la que se establece un régimen armonizado de seguridad para los buques de pesca de eslora (L) igual o superior a 24 metros.

In basis of the conformity of the following said vessel under the provisions of the Council Directive 97/70/CE, which setting a harmonized safety Regimen for fishing vessels of 24 meters in length and over.

Otorgado en virtud de la autoridad conferida por el Gobierno de ESPAÑA
under the authority of the Government of

por DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE.
by

Datos del buque (particulars of ship):

Nombre del buque Name of ship	Indicativo de llamada Distinctive number or letters	Puerto de matrícula Port of Registry	Eslora (L) (2) Length (L)

Nombre del buque Name of ship	Indicativo de llamada Distinctive number or letters	Puerto de matrícula Port of Registry	Eslora (L) (2) Length (L)

Fecha del contrato de construcción o de transformación importante (3).
Date of building or major conversion contract.

Fecha en que se colocó la quilla del buque o en que la construcción de éste se hallaba en una fase equivalente, de conformidad con lo prescrito en la Regla I/2 1) c) ii) o 11) c) iii) (3).
Date on which keel was laid or vessel was at a similar stage of construction in accordance with Regulation I/2 (1) (c) (ii) or (1) (c) (iii).

Fecha de entrega o en que concluyó la transformación importante (3).
Date of delivery or completion of major conversion.

(1) Táchese lo que no proceda.
Delete as appropriate.
(2) Según se define en el artículo 6.2.º de este Real Decreto.
In accordance with the art. 6, 2.º of this R. D.
(3) Según se define en el artículo 6.2.º de este Real Decreto.
In accordance with the art. 6, 2.º of this R. D.

Reconocimiento inicial.
Initial survey.

SE CERTIFICA que:
THIS IS TO CERTIFY that:

1 El buque ha sido sometido a reconocimiento conforme a lo dispuesto en la regla I/6(a) del Protocolo de Torremolinos de 1993.
The vessel has been surveyed in accordance with the regulation I/6(a) of the 1993 Torremolinos Protocol.
2 El reconocimiento ha demostrado que:
The survey sowed that

1) El buque cumple íntegramente con lo prescrito en la Directiva 97/70/CE, del Consejo:
The vessel complies in all respects satisfactory with the Directive 97/70/CE.

2) El calado máximo de servicio admisible correspondiente a cada una de las condiciones operacionales de este buque está indicado en el cuadernillo de estabilidad aprobado con fecha
The maximun permissible operating draught associated with each operating condition for the vessel is contained in the approved stability booklet dated.

2 Se ha expedido/no se ha expedido (1) un certificado de exención.
That an exemption certificate has/has not been issued.

El presente certificado es válido hasta el día....., a reserva de que se efectúen los reconocimientos de conformidad con lo dispuesto en los incisos de la regla I/6 (1) b) ii) iii) y c).
This certificate is valid until....., subject to surveys in accordance with regulation I/6 (1) b) ii) iii) and c).

Expedido en: .....
Issued at.....

(Lugar y fecha de emisión del certificado/Place and date of issue of certificate)

Firma del funcionario autorizado para expedir el certificado.
(Signature of authorized official issuing the certificate.)

Sello o estampilla, según corresponda, de la autoridad expedidora.
(Seal or stamp of the issuing authority, as appropriate.)

El abajo firmante declara que está debidamente autorizado para expedir el presente certificado.
The undersigned declares that he is duly authorized by the said Government to issue this certificate.

REFRENDO PARA PRORROGAR LA VALIDEZ DEL CERTIFICADO POR UN PERÍODO DE GRACIA CUANDO SEA APLICABLE EL APARTADO DE LA REGLA I/11 (1)
ENDORSEMENT TO EXTEND THE VALIDITY OF THE CERTIFICATE FOR A PERIOD OF GRACE WHERE REGULATION I/11 (1) APPLIES

El presente certificado se aceptará como válido, de conformidad con lo prescrito en la regla I/11 (1), hasta
This certificate shall, in accordance with regulation I/11 (1), be accepted as valid until

Firmado.....
Signed: (firma del funcionario autorizado) (signature of authorized official)

Lugar y fecha: .....
(Place and date)

(Sello o estampilla de la autoridad)
(Seal or stamp of authority, as appropriate)

REFRENDO PARA PRORROGAR LA VALIDEZ DEL CERTIFICADO HASTA LA LLEGADA A PUERTO EN QUE HA DE HACERSE EL RECONOCIMIENTO, O POR UN PERÍODO DE GRACIA, CUANDO SEAN APLICABLES LA REGLA I/11 (2) O REGLA 1/11 (4)
ENDORSEMENT TO EXTEND THE VALIDITY OF THE CERTIFICATE UNTIL REACHING THE PORT OF SURVEY OR FOR A PERIOD OF GRACE WHERE REGULATION I/11 (2) OR REGULATION 1/11 (4) APPLIES

El presente certificado se aceptará como válido, de conformidad con lo prescrito en la regla I/11 (2)/regla 1/11 (4) (1)[1] .
This certificate shall, in accordance with regulation I/11 (2)/regulation 1/11 (4)[1] , be accepted as valid until

Firmado .....
Signed: (firma del funcionario autorizado) (signature of authorized official)

Lugar y fecha:.....
(Place and date)

(Sello o estampilla de la autoridad)
(Seal or stamp of authority, as appropriate)

(1) Táchese lo que no corresponda.
Delete as appropriate.

REFRENDO DE LOS RECONOCIMIENTOS PERIÓDICOS
ENDORSEMENT FOR PERIODICAL SURVEYS

Reconocimiento del equipo.
Equipment survey.

SE CERTIFICA que, en el reconocimiento efectuado de conformidad en la regla I/6 (1) b) ii), se ha comprobado que el buque cumple con las prescripciones pertinentes.
THIS IS TO CERTIFY that, at a survey, requered by regulation I/6 (1) (b) (ii), the vessel was found to comply with the relevant requirements.

Firmado.....
Signed: (firma del funcionario autorizado)
(signature of authorized official)

Lugar y fecha:.....
(Place and date)

(Sello o estampilla de la autoridad)
(Seal or stamp of authority, as appropriate)

Reconocimiento del equipo radioeléctrico.

SE CERTIFICA que, en el reconocimiento efectuado de conformidad en la regla I/6 (1) b) (iii), se ha comprobado que el buque cumple con las prescripciones pertinentes.

THIS IS TO CERTIFY that, at a survey required by regulation I/6 (1) (b) (iii), the vessel was found to comply with the relevant requirements.

Primer reconocimiento periódico del equipo radioeléctrico.
First periodical radio survey.

Firmado .....
Signed: (firma del funcionario autorizado)
(signature of authorized official)

Lugar y fecha: .....
(Place and date)

(Sello o estampilla de la autoridad)
(Seal or stamp of authority, as appropriate)

Segundo reconocimiento periódico del equipo radioeléctrico.
Second periodical radio survey.

Firmado.....
Signed: (firma del funcionario autorizado) (signature of authorized official)

Lugar y fecha: .....
(Place and date)

(Sello o estampilla de la autoridad)
(Seal or stamp of authority, as appropriate)

Tercer reconocimiento periódico del equipo radioeléctrico.
Third periodical radio survey.

Firmado.....
Signed: (firma del funcionario autorizado)
(signature of authorized official)

Lugar y fecha: .....
(Place and date)

(Sello o estampilla de la autoridad)
(Seal or stamp of authority, as appropriate)

REFRENDO DEL RECONOCIMIENTO INTERMEDIO
ENDORSEMENT FOR INTERMEDIATE SURVEY

SE CERTIFICA que, en el reconocimiento efectuado de conformidad en la regla I/6 (1) (c), se ha comprobado que el buque cumple con las prescripciones pertinentes.

THIS IS TO CERTIFY that, at a survey required by regulation I/6 (1) (c), the vessel was found to comply with the relevant requirements.

Firmado .....
Signed: (firma del funcionario autorizado)
(signature of authorized official)

Lugar y fecha: .....
(Place and date)

(Sello o estampilla de la autoridad)
(Seal or stamp of authority, as appropriate)

MINISTERIO DE FOMENTO

Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes

Dirección General de la Marina Mercante

Certificado de exención

Exemption certificate

Para buques de pesca nuevo/existente (1)
For new/existing fishing vessel (1)

Expedido con arreglo a lo dispuesto en el
Issued under the provisions of the

Real Decreto

En señal de la conformidad del buque citado a continuación con lo dispuesto en la Directiva 97/70/CE, del Consejo, por la que se establece un régimen armonizado de seguridad para los buques de pesca de eslora (L) igual o superior a 24 metros.

In basis of the conformity of the following said vessel under the provisions of the Council Directive 97/70/CE, which setting a harmonized safety regimen for fishing vessels of 24 meters in length and over.

Otorgado en virtud de la autoridad conferida por el Gobierno de ESPAÑA
Under the authority of the Government of

por DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE.
by

Nombre del buque Name of ship	Indicativo de llamada Distinctive number or letters	Puerto de matrícula Port of Registry	Eslora (L) (2) Length (L)

(1) Táchese lo que no proceda.

Delete as appropriate.

(2) Según se define en el artículo 6.2.º de este Real Decreto.

In accordance with the art. 6, 2.º of this R. D.

SE CERTIFICA que:
THIS IS TO CERTIFY that:

Por aplicación de lo prescrito en la regla .....el buque queda exento de las prescripciones relativas.....

That the vessel is, under the authority conferred by Regulation/exempted from the requirements.

Condiciones si las hubiere, en que se otorga el certificado de exención:
Conditions, if any, on which the exemption certificate is granted.

El presente certificado es válido hasta el día ....., a reserva de que el certificado de conformidad al que se adjunta el presente certificado siga siendo válido.

this certificate is valid until ....., subject to the conformity certificate, to which this certificate is attached, remaining valid.

Expedido en: .....

Issued at (Lugar y fecha de emisión del certificado/Place and date of issue of certificate)

Firma del funcionario autorizado para expedir el certificado.
(Signature of authorized official issuing the certificate.)

Sello o estampilla, según corresponda, de la autoridad expedidora.
(Seal or stamp of the issuing authority, as appropriate.)

El abajo firmante declara que está debidamente autorizado para expedir el presente certificado.
(The undersigned declares that he is duly authorized by the said Government to issue this certificate.)

REFRENDO PARA PRORROGAR LA VALIDEZ DEL CERTIFICADO POR UN PERÍODO DE GRACIA CUANDO SEA APLICABLE EL APARTADO DE LA REGLA I/11 (1).
ENDORSEMENT TO EXTEND THE VALIDITY OF THE CERTIFICATE FOR A PERIOD OF GRACE WHERE REGULATION I/11 (1) APPLIES.

El presente certificado se aceptará como válido, de conformidad con lo prescrito en la Regla I/11 (1), hasta
This certificate shall, in accordance with Regulation I/11 (1), be accepted as valid until

Firmado: Signed:	.....

(Firma del funcionario autorizado)/
(Signature of authorized official)

Lugar y fecha: Place and date:	.....

(Sello o estampilla de la autoridad.)
(Seal or stamp of authority, as appropriate.)

REFRENDO PARA PRORROGAR LA VALIDEZ DEL CERTIFICADO HASTA LA LLEGADA A PUERTO EN QUE HA DE HACERSE EL RECONOCIMIENTO, O POR UN PERÍODO DE GRACIA, CUANDO SEAN APLICABLES LA REGLA I/11 (2) O REGLA 1/11 (4).
ENDORSEMENT TO EXTEND THE VALIDITY OF THE CERTIFICATE UNTIL REACHING THE PORT OF SURVEY OR FOR A PERIOD OF GRACE WHERE REGULATION I/11 (2) OR REGULATION 1/11 (4) APPLIES.

El presente certificado se aceptará como válido, de conformidad con lo prescrito en la regla I/11 (2)/regla I/11 (1)[1] .
This certificate shall, in accordance with regulation I/11 (2)/regulation I/11 (4)[1] , be accepted as valid until

Firmado: Signed:	.....

(Firma del funcionario autorizado)
(Signature of authorized official)

Lugar y fecha: Place and date:	.....

(Sello o estampilla de la autoridad.)

(Seal or stamp of authority, as appropriate.)

(1) Táchese lo que no corresponda/Delete as appropriate.

MINISTERIO DE FOMENTO

Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes

Dirección General de la Marina Mercante

Inventario del equipo adjunto al certificado de conformidad

Record of equipment for the conformity certificate

El presente Inventario irá siempre unido al Certificado de Conformidad.
This Record shall be permanently attached to the Conformity Certificate.

INVENTARIO DEL EQUIPO NECESARIO PARA CUMPLIR CON LA DIRECTIVA 97/70/CE DEL CONSEJO POR LA QUE SE ESTABLECE UN RÉGIMEN ARMONIZADO DE SEGURIDAD PARA LOS BUQUES DE PESCA DE ESLORA IGUAL O SUPERIOR A 24 METROS.

RECORD OF EQUIPMENT FOR COMPLIANCE WITH THE PROVISIONS OF THE COUNCIL DIRECTIVE 97/70/CE WHICH SETTING A HARMONIZED SAFETY FOR FISHING VESSELS OF 24 METERS AND OVER.

Datos del buque (particulars of ship):

Nombre del buque Name of ship	Indicativo de llamada Distinctive number or letters	Puerto de matrícula Port of Registry	Eslora (L)(1) Length (L)

(1) Según se define en el art. 2.6.º de este Real Decreto.
In accordance with the art. 2, 6.º of the Real Decreto.

2. PORMENORES RELATIVOS A LOS DISPOSITIVOS DE SALVAMENTO/DETAILS OF LIFE-SAVING APPLIANCES

Elemento/Item	Número de elementos/ Actual provisions
1. Número total de personas para las que se ha provisto dispositivos de salvamento. (Total number of persons for which life-saving appliances are provided.)	

	A babor Port	A estribor Starboard
2. Número total de botes salvavidas. Total number of lifeboats.		
2.1 Número total de personas a las que se puede dar cabida. Total number of persons accommodated by them.		
2.2 Número de botes salvavidas parcialmente cerrados (Regla VII/18). Number of partially enclosed lifeboats (Regulation VII/18).		
2.3 Número de botes salvavidas totalmente cerrados (Regla VII/19). Number of totally enclosed lifeboats (Regulation VII/19).		

	A babor Port	A estribor Starboard
3. Número de botes de rescate. Number of rescue boats.		
3.1 Número de botes comprendidos en el total de botes salvavidas que se acaba de indicar. Number of boats which are included in the total lifeboats shown above.		
4. Balsas salvavidas. Liferafts.		
4.1 Balsas salvavidas para las que se necesitan dispositivos aprobados de puesta a flote. Liferafts for which suitable means of launching are provided.		
4.1.1 Número de balsas salvavidas. Number of liferafts.		
4.1.2 Número de personas a las que se puede dar cabida. Number of persons accommodated by them.		
4.2 Balsas salvavidas para las que no se necesitan dispositivos aprobados de puesta a flote. Liferafts for which not suitable means of launching are provided.		
4.2.1 Número de balsas salvavidas. Number of liferafts.		
4.2.2 Número de personas a las que se puede dar cabida. Number of persons accommodated by them.		
5. Número de aros salvavidas. Number of lifebuoys.		
6. Número de chalecos salvavidas. Number of lifejackets.		
7. Trajes de inmersión. Inmersion suits.		
7.1 Número total. Total number.		
7.2 Número de trajes que cumplen las prescripciones aplicables a los chalecos salvavidas. Number of suits complying with the requirements for lifejacktets.		
8. Número de trajes de protección a la intemperie (1). Number of anti-exposure suits.		
9. Instalaciones radioeléctricas utilizadas en los dispositivos de salvamento. Radio installations used in life-saving appliances.		
9.1 Número de respondedores de radar. Number of radar transponders.		
9.2 Número de aparatos radiotelefónicos bidireccionales de ondas métricas. Number of two-way VHF radiotelephone apparatus.		

(1) Excluidas las prescritas en la Regla VII/17 (8)(xxxi) y en la Regla VII/20 (5)(a)(xxiv).
Excluding those required by Regulation VII/17 (8)(xxxi) and Regulation VII/20 (5)(xxiv).

3. PORMENORES DE LAS INSTALACIONES RADIOELÉCTRICAS/DETAILS OF RADIO FACILITIES

Elemento/Item	Número a bordo/ Actual provisions
1. Sistemas primarios. Primary systems.	
1.1 Instalación radioeléctrica de ondas métricas. VHF radio installation.	
1.1.1 Codificador de LSD. DSC encoder.	
1.1.2 Receptor de escucha de LSD. DSC watch receiver.	
1.1.3 Radiotelefonía. Radiotelephony.	
1.2 Instalación radioeléctrica de ondas hectométricas. MF radio installation.	
1.2.1 Codificador de LSD. DSC encoder.	
1.2.2 Receptor de escucha de LSD. DSC watch receiver.	
1.1.3 Radiotelefonía. Radiotelephony.	

Elemento/Item	Número a bordo/ Actual provisions
1.3 Instalación radioeléctrica de ondas hectométricas/decamétricas. MF/HF radio installation.	
1.3.1 Codificador de LSD. DSC encoder.	
1.3.2 Receptor de escucha de LSD. DSC wathc receiver.	
1.3.3 Radiotelefonía. Radiotelephony.	
1.3.4 Radiotelegrafía de impresión directa. Direct-printing radiotelegraphy.	
1.4 Estación terrena de buque de INMARSAT. Inmarsat ship earth station.	
2. Medios secundarios para emitir la alerta. Secondary means of alerting.	
3. Instalaciones para la recepción de información sobre seguridad marítima. Facilities for reception of maritime safety information.	
3.1 Receptor NAVTEX. NAVTEX receiver.	
3.2 Receptor de LIG. EGC receiver.	
3.3 Receptor radiotelegráfico de impresión directa de ondas decamétricas. HF direct-printing radiotelegraph receiver.	
4. RLS por satélite. Satellite EPIRB.	
4.1 COSPAS-SARSAT.	
4.2 INMARSAT.	
5. RLS de ondas métricas. VHF EPIRB.	
6. Respondedor de radar del buque. Ship's radar transporder.	
7. Receptor de escucha para la frecuencia radiotelefónica de socorro de 2182 kHz [1] . Radiotelephone distress frequency watch receiver on 2182 kHz.	
8. Dispositivos para generar la señal radiotelefónica de alarma de 2182 kHz [2]. Device for generating the radiotelephone alarm signal on 2182 kHz.	

[1] A menos que el Comité de Seguridad Marítima determine otra fecha, no será necesario anotar este equipo en el inventario unido a los certificados expedidos después del 1 de febrero de 1999.

Unless another date is determined by the Maritime Safety Committee, this item need not be reproduced on the record attached to certificates issued after 1 February 1999.

[2] No será necesario anotar este equipo en el inventario unido a los certificados expedidos después de 1 de febrero de 1999.

This item need not be reproduced on the record attached to certificates issued after 1 February 1999.

§ 52

Real Decreto 1837/2000, de 10 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de inspección y certificación de buques civiles

Ministerio de Fomento
«BOE» núm. 285, de 28 de noviembre de 2000
Última modificación: 18 de octubre de 2014
Referencia: BOE-A-2000-21432

El artículo 86.5 de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, en su versión actual, modificada por la Ley 62/1997, de 26 de diciembre (en adelante LPEMM), encomienda al Ministerio de Fomento la competencia sobre ordenación y ejecución de las inspecciones y controles técnicos, radioeléctricos, de seguridad y de prevención de la contaminación del medio ambiente marino 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.

Desde principios de siglo han sido tres las disposiciones normativas que, con rango de Real Orden, en primer lugar, y Decreto posteriormente, han constituido el marco legal para la ordenación y regulación de las actividades de inspección y certificación de buques. Por Real Orden de 25 de noviembre de 1909 se promulgó el Reglamento de reconocimiento de embarcaciones mercantes, sustituido más adelante por el Decreto 1362/1959, de 23 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de reconocimiento de buques y embarcaciones mercantes, ampliamente revisado por el Decreto 3384/1971, de 28 de octubre, cuya vigencia se ha extendido hasta la fecha.

El artículo 1-12 de este último preveía que los preceptos del Reglamento deberían ser periódicamente revisados, en plazos no inferiores a tres años ni superiores a diez, a fin de recoger las enseñanzas de la experiencia en su aplicación y llevar a cabo las modificaciones o adaptaciones que aconsejaran los adelantos tecnológicos. Tales previsiones, sin embargo, no se han cumplido y el Reglamento de 1971 se ha mantenido inalterado en lo sustancial, circunstancia que ha puesto de manifiesto su inadecuación a los avances técnicos y al marco jurídico existentes en la actualidad, tanto en el ámbito internacional como en el nacional.

En lo que afecta a la Organización Marítima Internacional, no sólo se ha producido la aparición de una nueva versión del Convenio internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974 (SOLAS), en vigor desde 1980, de trascendental importancia para el contenido del Reglamento, enmendada en la actualidad mediante un gran número de resoluciones y complementada con una extensa lista de Códigos internacionales de obligado cumplimiento de acuerdo con las disposiciones del convenio, sino que se han adoptado, han entrado en vigor y se han enmendado nuevos convenios de gran relevancia, como el Convenio internacional para prevenir la contaminación en el mar por los buques, MARPOL 73/78, y numerosos códigos, resoluciones, recomendaciones y directrices que afectan de forma directa o indirecta a la realización de actividades inspectoras de los buques.

Pero en esta materia es, si cabe, de mayor trascendencia el hecho de la incorporación de España a la Unión Europea, lo que requiere la adaptación del marco jurídico español al comunitario. En los últimos años ha sido adoptada, en forma de Directivas o Reglamentos, abundante normativa atinente a la seguridad marítima, que afecta sensiblemente a los contenidos relativos a la inspección y certificación de buques.

La rápida evolución de la normativa internacional requiere la elaboración de un nuevo Reglamento regulador de las funciones de inspección marítima y precisa, además, que se habilite un procedimiento de revisión de sus disposiciones, que permita incorporar de una forma ágil y rigurosa todas las modificaciones que se vayan produciendo.

Los profundos cambios que desde 1971, con la anterior Subsecretaria de Pesca y Marina Mercante, ha experimentado la organización administrativa, reclaman igualmente la adecuación de las actividades de inspección y control marítimos. La reorganización y modernización de la Administración marítima en el ámbito periférico, emprendidas a partir de la entrada en vigor de la LPEMM, con la creación de las Capitanías Marítimas como nuevos órganos periféricos de carácter exclusivamente civil, ha dado por concluida la delegación de funciones marítimas civiles que venían ejerciendo las Comandancias y Ayudantías Militares de Marina y ha establecido una separación clara de la gestión administrativa de la marina civil. De acuerdo con el Real Decreto 1246/1995, de 14 de julio, por el que se regula la constitución y creación de las Capitanías Marítimas, la adscripción de los servicios de inspección a dichas unidades ha dado lugar a la creación de las Áreas de Inspección Marítima. El nuevo régimen de las funciones de inspección y certificación de buques debe acomodarse, lógicamente, a dicha estructura organizativa.

El Reglamento de inspección y certificación de buques civiles que ahora se aprueba presenta, por lo demás, dos importantes novedades sistemáticas, que afectan a su ámbito de aplicación y a su contenido. Se amplía aquél, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 6.1.g) de la LPEMM, para comprender, además de las actividades inspectoras reguladas en el Reglamento de 1971, las inspecciones y controles radioeléctricos, las inspecciones operativas, los procedimientos de carga, descarga, estiba y desestiba de la carga a bordo del buque y las actividades, competencia y cualificación de la tripulación. No se recogen, por el contrario, buena parte de las reglas y disposiciones de carácter técnico, y por lo tanto cambiantes, que los capítulos II y III del anterior Reglamento regulaban con detalle, remitiendo su aprobación a las futuras normas de desarrollo del nuevo Reglamento.

El Reglamento se estructura en tres Títulos. El Título I ("Principios generales y organización") determina el objeto y ámbito de aplicación del Reglamento, el alcance y contenido de las inspecciones y controles por él regulados, las exenciones y excepciones contempladas y la organización y ordenación de la actividad inspectora.

El Título II ("De la actividad inspectora") establece las reglas y principios rectores de la función inspectora, sus formas de iniciación y finalización, las actividades de inspección a mantener durante el proceso de construcción de un buque, su transformación, reparación, reforma o modificación, y durante su servicio, así como los principios generales de la aprobación y homologación de aparatos, elementos, materiales y equipos que han de ir instalados a bordo de buques de pabellón español.

Las normas de este Título son aplicables a los buques de pabellón español, a los que se construyen en España destinados a la exportación, a los buques de pabellón extranjero que entren en un astillero español para ser transformados o reparados y a los que hagan escala en puertos españoles.

El Título III ("Régimen sancionador") regula, de acuerdo con el marco general establecido por el Título IV de la LPEMM, el ejercicio de la potestad sancionadora de la Administración marítima respecto de las actividades de inspección y certificación de buques.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Fomento, con la aprobación previa del Ministro de Administraciones Públicas, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 10 de noviembre de 2000,

D I S P O N G O :

Artículo único. *Aprobación del Reglamento de inspección y certificación de buques civiles.*

Se aprueba el Reglamento de inspección y certificación de buques civiles que figura como anexo a este Real Decreto.

Disposición adicional primera. *Funciones de inspección y control de buques realizadas por organizaciones autorizadas.*

Las funciones de inspección y control de buques, para las que pueden ser autorizadas las organizaciones de inspección y control de buques reconocidas de acuerdo con 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, podrán ser ampliadas por Orden del Ministro de Fomento, que determinará, a su vez, los requisitos específicos adicionales que deban cumplir dichas organizaciones para ser autorizadas a su realización.

Disposición adicional segunda. *Técnicos titulados competentes.*

1. A efectos de lo dispuesto en los artículos 22 y 38 del Reglamento aprobado por este Real Decreto, se entenderá por técnicos titulados competentes para la redacción y firma de proyectos completos de construcción a los ingenieros navales (en adelante cuando se haga referencia al título de Ingeniero Naval, la referencia se entenderá hecha a los títulos de Ingeniero Naval e Ingeniero Naval y Oceánico).
2. A efectos también de lo dispuesto en los artículos citados en el apartado anterior, se entenderá por técnicos titulados competentes para la redacción y firma de proyectos parciales de construcción, así como de proyectos de transformación, reforma o grandes reparaciones de buques, a los ingenieros navales y a los ingenieros técnicos navales, estos últimos en el ámbito de su especialidad.
3. A efectos de lo dispuesto en el artículo 26 y 38 del Reglamento aprobado por este Real Decreto, se entenderá por técnicos titulados competentes para la dirección de obras de construcción de buques a los ingenieros navales, y para la dirección de obras de transformación, reforma o grandes reparaciones de buques, a los ingenieros navales e ingenieros técnicos navales, estos últimos en el ámbito de su especialidad.

Disposición adicional tercera. *Inspección y control de las embarcaciones de recreo.*

1. La inspección y control de la construcción de las embarcaciones de recreo a las que sea de aplicación 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, se regirán por lo dispuesto en dicho Real Decreto.
2. La inspección y control de las embarcaciones de recreo comprendidas en el ámbito de aplicación 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, durante su etapa en servicio, se regularán por lo dispuesto en dicho Real Decreto y, supletoriamente, por las prescripciones del Reglamento de inspección y certificación de buques civiles.

Disposición adicional cuarta. *Ampliación de facultades para las organizaciones autorizadas.*

1. Se amplían las facultades que se otorgan a las organizaciones autorizadas por 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 de la Administración marítima al seguimiento de la construcción en el extranjero de buques destinados a enarbolar el pabellón español mediante la realización de las inspecciones y reconocimientos pertinentes.
2. En los supuestos de que alguna organización previamente autorizada a realizar las actividades expresadas en el citado artículo 7, 1 del Real Decreto 2662/1998, solicite la

ampliación de facultades a la que se refiere el apartado anterior, la nueva resolución autorizatoria podrá modular el contenido obligacional de la autorización originaria en función de las nuevas facultades que se otorgan.

Disposición adicional quinta. *Condiciones especiales para los buques y embarcaciones de las fuerzas y cuerpos de seguridad del Estado.*

Los buques y embarcaciones de las fuerzas y cuerpos de seguridad del Estado, en su condición de buques de Estado, gozarán de las ventajas y excepciones que a les otorga la normativa internacional aplicable.

Disposición transitoria primera. *Vigencia de resoluciones preexistentes.*

Las resoluciones dictadas en desarrollo y actualización técnica de las normas contenidas en los capítulos II y III del Reglamento de reconocimiento de buques y embarcaciones mercantes, aprobado por Decreto 3384/1971, de 28 de octubre, continuarán aplicándose, en lo que no se opongan a lo dispuesto en este Reglamento, hasta tanto no se aprueben las órdenes a las que se hace referencia en la disposición derogatoria segunda.

Disposición transitoria segunda. *Certificados.*

I. Hasta tanto no entre en vigor la normativa de desarrollo del Reglamento aprobado por este Real Decreto, se acreditará el cumplimiento del buque con la normativa nacional e internacional aplicable, considerando por tanto que se encuentra en condiciones adecuadas de navegabilidad y de prestar eficazmente el servicio para el que haya sido autorizado, mediante la presentación de los certificados que le correspondan según su tipo, clase y características principales, en período de validez.

Los certificados a los que se refiere el párrafo anterior son los siguientes:

1. Certificado de navegabilidad.
2. Acta de estabilidad.
3. Certificado de arqueo.
4. Certificado de francobordo.
5. Certificado de seguridad, de seguridad de construcción y/o de seguridad de equipo según corresponda al tipo de buque.
6. Certificado de seguridad radioeléctrica.
7. Certificado de máquinas sin dotación permanente.
8. Certificado del valor de la relación A/Amáx.
9. Certificado del número máximo de pasajeros.
10. Certificado de gestión de la seguridad.
11. Certificado de prevención de la contaminación del mar por hidrocarburos.
12. Certificado de prevención de la contaminación para el transporte de sustancias nocivas líquidas a granel.
13. Certificados de recepción de residuos, 14. Certificado de material náutico.
15. Certificado de reconocimientos de las balsas salvavidas.
16. Certificado de reconocimiento de los medios de carga y descarga.
17. Certificado de reconocimiento de la instalación frigorífica.
18. Certificado de aptitud para el transporte de mercancías peligrosas.
19. Certificado de seguridad para el transporte de grano.
20. Certificado de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel.
21. Certificado de aptitud para el transporte de gases licuados.
22. Certificado de seguridad para naves de gran velocidad.

II. También se acreditará el cumplimiento de las condiciones citadas en el apartado anterior mediante la presentación de los siguientes documentos, adecuadamente cumplimentados y según corresponda al tipo de buque en cuestión y a sus principales características:

1. Resolución relativa a la dotación mínima de seguridad.
2. Títulos relativos al Convenio de formación, titulación y guardia para la gente de mar 1978/1995.

3. Permiso de operación para naves de gran velocidad.
4. Libro de registro de hidrocarburos.
5. Plan de emergencia a bordo en caso de contaminación por hidrocarburos.
6. Plan de gestión y libro de registro de basuras.
7. Archivo de reconocimientos mejorados para buques petroleros y graneleros.

Disposición derogatoria primera. *Normas derogadas.*

Quedan derogadas cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo dispuesto en el presente Real Decreto y, en concreto, las siguientes disposiciones del Reglamento de reconocimiento de buques y embarcaciones mercantes, aprobado por el Decreto 3384/1971, de 28 de octubre:

a) El capítulo I.
b) Los dos primeros párrafos y el párrafo F) del artículo 2-01 del capítulo II.
c) El artículo 2-04 del capítulo II, y d) El capítulo IV.

Disposición derogatoria segunda. *Reducción de rango reglamentario.*

Con excepción de lo relativo a las embarcaciones de recreo, continuarán en vigor con rango de Orden, hasta tanto no sean modificados por Orden del Ministro de Fomento, los siguientes preceptos del Reglamento de reconocimiento de buques y embarcaciones mercantes, aprobado por Decreto 3384/1971, de 28 de octubre:

a) El capítulo II, excepto los dos primeros párrafos y el párrafo F) del artículo 2-01 y el artículo 2-04.
b) El capítulo III, y el capítulo V.

Disposición final primera. *Desarrollo normativo.*

Se autoriza al Ministro de Fomento, en el ámbito de sus competencias, para dictar las disposiciones que sean necesarias para el desarrollo y aplicación del Reglamento aprobado por este Real Decreto.

Disposición final segunda. *Entrada en vigor.*

Este Real Decreto entrará en vigor a los 3 meses de su publicación en el "Boletín Oficial del Estado".

ANEXO

REGLAMENTO DE INSPECCIÓN Y CERTIFICACIÓN DE BUQUES CIVILES

TÍTULO I

Principios generales y organización

CAPÍTULO I

Objeto y ámbito de aplicación

Artículo 1. *Objeto del Reglamento.*

1. El objeto de este Reglamento es establecer un marco normativo específico que regule las condiciones generales y el procedimiento para la realización de las inspecciones y controles de los buques previstos en el apartado 5 del artículo 86 de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (LPEMM).
2. Por actividades inspectoras se entenderá todas las inspecciones y controles, así como reconocimientos, aprobaciones, homologaciones, certificaciones y demás actividades que se realicen en cumplimiento de lo dispuesto en el apartado 1 de este artículo.

3. Las actividades inspectoras tendrán como objeto comprobar que el buque, sus aparatos, elementos, materiales o equipos, su tripulación, su carga y sus procedimientos operativos reúnen, respecto al fin al que se destina el buque, las prescripciones y condiciones aplicables de la normativa nacional e internacional vigente en España en materia de seguridad marítima -que a los efectos de este Reglamento se entenderá como seguridad de la vida humana en la mar, del buque y de la navegación-, y prevención de la contaminación del medio ambiente marino producida desde los buques.

Artículo 2. *Definiciones.*

A los efectos de este Reglamento se entiende por:

A) De los convenios internacionales:

1. Convenio SOLAS: Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en el mar 1974, junto con sus protocolos, modificaciones y códigos de carácter obligatorio en vigor.

2. Convenio MARPOL 73/78: Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques 1973/1978, junto con el resto de sus protocolos, modificaciones y códigos de carácter obligatorio en vigor.

3. Convenio de Torremolinos: Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros, 1977, junto con sus protocolos, modificaciones y códigos de carácter obligatorio en sus versiones vigentes.

4. Código internacional de gestión de la seguridad, Código ISM o Código CGS: Código internacional de gestión de la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación, al que se refiere la regla 1 del capítulo IX del anexo del Convenio SOLAS y aprobado por la Asamblea de la Organización en la resolución A.741(18), junto con sus enmiendas en vigor.

5. Convenio STCW: Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, 1978, junto a sus protocolos, modificaciones y códigos de carácter obligatorio en vigor.

B) De los buques:

6. Flota civil española: el conjunto formado por la flota mercante nacional, la flota pesquera nacional, los buques de recreo y deportivos nacionales y los demás buques civiles españoles no incluidos en los supuestos anteriores, según queda definida en el artículo 7.1 de la LPEMM.

7. Zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción: se considerarán las definidas en el artículo 7.1 de la LPEMM.

8. 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, según queda definido en el artículo 8.2 de la LPEMM.

A los efectos de este Reglamento se considerarán también buques civiles aquellos artefactos flotantes sin propulsión que, no siendo construidos con la misión específica de navegar, lo hayan sido para ser remolcados o para permanecer anclados.

9. Desplazamiento del buque: peso en toneladas del volumen del agua desplazada por el volumen de carena del buque.

10. Buque sin desplazamiento: buque cuyo régimen operacional normal se caracteriza por que su peso no está sustentado total o predominantemente por fuerzas hidrostáticas.

11. Buque mercante: todo buque civil utilizado para la navegación con un propósito mercantil, excluidos los dedicados a la pesca, según queda definido en el artículo 8.3 de la LPEMM.

12. Buque pesquero: todo buque equipado o utilizado con fines comerciales para la captura de peces o de otros recursos vivos del mar.

13. 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.

14. Buque de pasaje: un buque que transporte más de doce pasajeros, según queda definido en la regla I/2.f del Convenio internacional SOLAS. A los efectos de este Reglamento se considerarán como buques de pasaje aquellos buques mercantes o de recreo que transporten más de doce pasajeros.

15. Buque para servicios de puerto: remolcadores, lanchas, gabarras, dragas y demás buques o embarcaciones dedicados a prestar servicios de puerto, de salvamento u otros servicios auxiliares a la navegación.

16. Buque de carga: todo buque mercante que no sea buque de pasaje ni buque para servicios de puerto.

17. Embarcación de recreo. Toda embarcación de cualquier tipo, con independencia de su medio de propulsión, cuyo casco tenga una eslora (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.

18. Artefactos flotantes de recreo: embarcaciones proyectadas con fines recreativos o deportivos, de los siguientes tipos:

a) Piraguas, kayacs, 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.

19. Pasajero, según queda definido en la regla I/2.e del Convenio internacional SOLAS, toda persona a bordo del buque excepto el capitán, los miembros de la tripulación u otras personas empleadas u ocupadas a bordo del buque en cualquier cometido relacionado con las actividades del mismo y los niños menores de un año de edad.

20. Eslora total para embarcaciones de recreo, (LTER): distancia medida paralelamente a la línea de agua de proyecto, entre dos planos perpendiculares a la línea 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 de la embarcación. 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 fueraborda incluido soportes y refuerzos, transmisiones de motores dentro/fueraborda y propulsión jet, plataformas de buceo, plataformas de embarque, bandas de goma y defensas.

21. Eslora total: distancia medida paralelamente a la línea de agua de proyecto, entre dos planos perpendiculares a la línea de crujía: uno de ellos que pase por la parte más saliente a popa del buque, y el otro por la parte más saliente a proa del mismo.

22. Eslora (L): se considerará igual al 96 por 100 de la eslora total en la flotación correspondiente al 85 por 100 del puntal mínimo de trazado medido desde el canto superior de la quilla, o la distancia existente entre la cara proel de la roda y el eje de la mecha del timón en esa flotación, si esta última magnitud es mayor.

En los buques proyectados con quilla inclinada la flotación de referencia para medir la eslora será paralela a la flotación de proyecto.

En los buques menores de 15 m de eslora total, se podrá tomar como eslora L el 80 por 100 de dicha eslora total.

23. Puntal mínimo de trazado: distancia vertical medida de conformidad a lo dispuesto en el apartado 5 de la regla 3 del Convenio internacional de Líneas de Carga, 1966. Para buques pesqueros se tomará la distancia vertical medida de conformidad a lo dispuesto en el apartado 8 del capítulo I del Convenio internacional de Torremolinos modificado por su Protocolo de 1993.

24. Arqueo en GT: arqueo del buque calculado de acuerdo al Convenio internacional de arqueo de buques, 1969, o el Reglamento CEE 2930/86 del Consejo, de 22 de septiembre, por el que se definen las características de los buques de pesca.

C) De la actividad inspectora:

25. Certificado: documento, expedido de conformidad a las disposiciones de este Reglamento, que acredita que el objeto o actividad inspeccionada cumple con la reglamentación nacional o internacional aplicable.

26. Renovación de un certificado: emisión de un nuevo certificado, con el plazo de validez que en el mismo se indique, una vez realizado con éxito el reconocimiento de renovación correspondiente a dicho certificado, prescrito en los instrumentos normativos que desarrollen este Reglamento.

27. Refrendo de un certificado: acción de firmar y sellar la casilla correspondiente de un certificado, por parte del funcionario debidamente autorizado, cuando se haya realizado con éxito uno de los reconocimientos anuales, intermedios, periódicos o de la obra viva prescritos durante el período de validez del certificado o se haya autorizado una prórroga, un período de gracia, el adelanto de la fecha de vencimiento anual, o cualquier otra circunstancia prevista en la normativa aplicable al certificado.

28. Operador o empresa operadora del buque: a los efectos de este Reglamento, se entenderá toda persona física o jurídica que utilizando buques propios o ajenos, incluidos en su ámbito de aplicación, se dedique a la explotación de los mismos, aun cuando ello no constituya su actividad principal, bajo cualquier modalidad admitida por los usos internacionales, y que en consecuencia haya adquirido las obligaciones y responsabilidades relativas a la seguridad marítima y a la prevención de la contaminación del medio ambiente marino.

29. Entidad colaboradora: entidad autorizada por el Ministerio de Fomento a realizar ciertas actividades de inspección y control de la flota civil española, de conformidad a lo dispuesto en el artículo 86.5 de la LPEMM.

30. Organización reconocida: sociedad de clasificación u otra entidad privada que efectúe labores de evaluación de la seguridad marítima en nombre de un Estado miembro de la Unión Europea y que haya sido reconocida para realizar tales funciones de conformidad con lo dispuesto en la normativa comunitaria en vigor sobre reglas y estándares comunes para las organizaciones de inspección y control de buques y para las actividades correspondientes de las Administraciones marítimas.

31. Organización autorizada: organización reconocida que haya sido autorizada por el Ministerio de Fomento, conforme a lo dispuesto 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 las Administraciones marítimas.

32. Cuadro de obligaciones y consignas para casos de emergencia: cuadro donde constará toda la información prescrita en la regla 53 del capítulo III del Convenio SOLAS. A los efectos de este Reglamento se entenderá que las referencias hechas por la LPEMM al cuadro orgánico para situaciones de siniestro en sus artículos 115.2.j) y 116.2.f) son hechas al cuadro de obligaciones y consignas para casos de emergencia.

33. Transformación, reforma o gran reparación: a los efectos de este Reglamento se entenderá cualquier transformación, reforma o cualquier otra modificación realizada en un buque que tenga o pueda tener influencia significativa sobre cualquier aspecto de la seguridad marítima o de la prevención de la contaminación del medio ambiente marino. También se entenderá aquellas reparaciones que se realicen a un buque o a uno de sus elementos como consecuencia de una avería, accidente, defectos detectados, funcionamientos defectuosos o simplemente como consecuencia de prácticas periódicas de reparación, y que tengan o puedan tener influencia significativa sobre cualquier aspecto de la seguridad del buque, así como sobre la prevención de la contaminación del medio ambiente marino. En este sentido se entenderá dentro de este concepto toda modificación que:

a) Altere las dimensiones o características principales del buque como la eslora, la manga, el puntal, su arqueo, etc.

b) Altere la capacidad del buque para el transporte de pasajeros o su capacidad para el transporte de carga.

c) Prolongue apreciablemente la duración en servicio de un buque.

d) Tenga influencia sobre la resistencia estructural del buque, sobre su estabilidad -bien al estado intacto o después de avería-, o sobre su compartimentado.

e) Suponga un cambio del tipo de buque o de su grupo y/o clase.

f) Afecte a las características principales de su maquinaria propulsora, o que g) Altere las características del buque hasta tal punto que con las nuevas pasaría a quedar sujeto a otras disposiciones o requisitos.

34. Reparación: a los efectos de este Reglamento se entenderá cualquier reparación que se realice a un buque o a uno de sus elementos como consecuencia de una avería, accidente, defectos detectados, funcionamientos defectuosos o simplemente como consecuencia de prácticas periódicas de mantenimiento, y que no tengan ni puedan tener influencia significativa sobre cualquier aspecto de la marítima del buque, así como sobre la prevención de la contaminación del medio ambiente marino.

Artículo 3. *Ámbito de aplicación.*

1. Este Reglamento será de aplicación a la flota civil española, con las especialidades que se prevén para las embarcaciones de recreo en la disposición adicional tercera del Real Decreto que lo aprueba, así como, en los términos que en cada caso se establezcan, a los siguientes buques:

a) Los que estando en proceso de construcción en el extranjero, soliciten su abanderamiento bajo pabellón español.

b) Los que enarbolando pabellón extranjero 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.

c) Los buques, independientemente del pabellón que enarbolen o vayan a enarbolar, que se hallen en construcción, transformación o reforma en España.

2. Estarán excluidos del ámbito de aplicación de este Reglamento:

a) Las embarcaciones proyectadas y destinadas a fines recreativos o deportivos cuyo casco tenga una eslora menor de 2,5 m medida de conformidad a lo dispuesto en el apartado 20 del artículo 2 de este Reglamento, y las embarcaciones de regatas que tengan sus propias normas de construcción y estén destinadas exclusivamente a la competición.

b) Los artefactos flotantes de recreo, según estos quedan definidos en el artículo 2, con independencia de su eslora.

c) Los buques y embarcaciones afectos a la defensa nacional o a la de otros Estados, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 45.

d) Los artefactos o instalaciones susceptibles de realizar operaciones de exploración o de explotación de recursos naturales marítimos o de destinarse a cualesquiera otras actividades, emplazados sobre el lecho del mar, anclados o apoyados en él.

Artículo 4. *Clasificación Nacional de Buques.*

1. A los efectos de ejercicio de la actividad inspectora regulada en este Reglamento y en sus normas de desarrollo, y determinar los requisitos técnicos de seguridad y prevención de la contaminación del medio ambiente marino que deben cumplir los buques civiles españoles, éstos se clasificarán en los siguientes grupos, atendiendo a las definiciones que de los diferentes tipos de buque se hacen en el artículo 2:

a) Grupo I: buques de pasaje.
b) Grupo II: buques de carga.
c) Grupo III: buques para servicios de puerto.
d) Grupo IV: buques pesqueros.
e) Grupo V: buques y embarcaciones de recreo.

2. Cada uno de los grupos de esta clasificación serán subdivididos por Orden del Ministro de Fomento, en diversas clases que tengan en cuenta el tráfico y el servicio al que van a ser dedicados los buques, así como aquellas características propias de éstos que puedan influir en la seguridad marítima o en la prevención de la contaminación del medio ambiente marino.

La subdivisión de los buques del grupo IV se adoptará previo informe del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.

3. Cualquier buque o tipo de buque que no pueda ser encuadrado propiamente en ninguno de los grupos y clases establecidos, será clasificado en los grupos y clases que más se aproximen a sus características y al tráfico y servicio que realicen.

Artículo 5. *Alcance de las actividades inspectoras.*

1. Las actividades inspectoras a las que se refiere el artículo 1 abarcarán las siguientes etapas de la vida de un buque:

a) La etapa previa al inicio de la construcción, en la que tendrán como objeto la revisión del proyecto de construcción del buque y toda la documentación técnica asociada, y serán realizadas conforme a los capítulos III y IV del Título II.

b) La etapa correspondiente a todo el proceso de construcción del buque, que abarcará todas las realizadas desde la fase de acopio de materiales hasta la finalización de las pruebas oficiales, incluyendo la puesta de quilla del buque y su botadura, conforme a los capítulos III y IV del Título II.

c) La etapa durante la cual el buque presta su servicio, que abarcará todas las realizadas desde el momento en que al buque le sean extendidos los primeros certificados, hasta el momento en que cesen definitivamente sus actividades, conforme a los capítulos IV y VI del Título II.

d) La etapa final en que se procede a su desguace o hundimiento voluntario, realizadas conforme al capítulo VI del Título II.

2. Quedarán comprendidas, asimismo, dentro de las actividades inspectoras las actuaciones siguientes:

a) La recepción, certificación, homologación o aprobación de cualquier material, componente estructural, aparato, elemento, equipo o instalación que vaya a ser incorporado al buque y que tenga una influencia significativa en las condiciones de seguridad marítima o de prevención de la contaminación del medio ambiente marino, conforme al capítulo VII del Título II.

b) El proyecto y la posterior ejecución de las transformaciones, reformas o grandes reparaciones que se hagan al buque durante su etapa en servicio, conforme al capítulo VI del Título II.

Artículo 6. *Contenido de las actividades inspectoras.*

Las actividades inspectoras realizadas en las diferentes etapas de construcción y de servicio del buque señaladas en el artículo anterior, tendrán los siguientes contenidos relativos a la seguridad marítima y de la prevención de la contaminación del medio ambiente marino:

1. La estructura del buque, su compartimentado y su disposición general, que incluye a su vez:

a) El cálculo del arqueo del buque o de otras características propias del mismo y la medición de sus dimensiones principales.

b) La estructura resistente del buque y la comprobación de su escantillonado.

c) La estabilidad en estado intacto, el compartimentado y la estabilidad después de averías.

d) La asignación de líneas de máxima carga, y la integridad a la estanqueidad.

e) La protección estructural contra incendios la subdivisión del buque en zonas aisladas, y la protección y aislamiento de los medios de evacuación y de los espacios con alto riesgo de incendio.

f) La disposición de las vías de evacuación del buque y su integración en el plan de evacuación de éste.

g) Las instalaciones y disposiciones especiales para prevenir la contaminación del medio marino ; y h) Los alojamientos a bordo en la parte que afecta a la seguridad marítima.

2. Los aparatos, elementos, materiales y equipos instalados en el buque siguientes:

a) El equipo propulsor y de gobierno del buque, las máquinas propulsoras principales, así como todos sus servicios y equipos auxiliares.

b) 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.

c) Los sistemas y equipos de detección, alarma y extinción de incendios.

d) Los dispositivos y medios de salvamento, su estiba y situación a bordo, y los medios de puesta a flote, recuperación y embarque.

e) Los equipos de navegación del buque, su integración y situación a bordo, y las luces y marcas de navegación.

f) Las instalaciones radioeléctricas (equipos de radiocomunicaciones y sistemas radioeléctricos de ayuda a la navegación).

g) Las instalaciones y equipos para prevenir la contaminación del medio marino ; y h) Todo el resto de aparatos, elementos, materiales y equipos del buque que influyan en las condiciones de seguridad o de prevención de la contaminación del medio ambiente marino (equipo de cubierta, de fondeo, de carga y descarga, de achique, de lastre, así como las instalaciones y equipos especiales propios de cada tipo de buque).

3. Los procedimientos y prescripciones operacionales relativas a:

a) La carga, descarga, estiba y desestiba de la carga en general, trincaje a bordo de la carga en unidades, condiciones de transporte de la carga sólida a granel, operaciones especiales de vaciado, llenado o limpieza de tanques con graneles líquidos.

b) Las mercancías peligrosas o altamente contaminantes, con sus disposiciones especiales de empaquetado, autorización de transporte, carga, descarga, estiba, desestiba, sujeción y cualquier tipo de manipulación a la que puedan estar sometidas.

c) La comunicación entre tripulantes, los ejercicios de lucha contra incendios y de abandono del buque, los procedimientos para la contención de averías, los planos del sistema de luchas contra incendios, las operaciones de mando desde el puente, el funcionamiento de las máquinas, la información que debe facilitarse a través de manuales, instrucciones, u otros documentos relativos a la seguridad de las operaciones a bordo ; y d) La prevención de la contaminación del medio ambiente marino y de la atmósfera, que incluirá el tratamiento y descarga de hidrocarburos y mezclas oleosas desde la cámara de máquinas, así como de basuras y aguas sucias al mar o la utilización limitada de combustibles contaminantes de la atmósfera.

4. La competencia y cualificación profesional de la tripulación de acuerdo con lo dispuesto en el cuadro de tripulaciones mínimas, el conocimiento de las obligaciones y atribuciones que se ha asignado a cada miembro de la tripulación tanto en la operación normal del buque como en situaciones de emergencia, así como la preparación y eficacia de los tripulantes en el desempeño de dichas tareas.

5. El cumplimiento con las disposiciones del Código ISM o CGS, con sus disposiciones complementarias nacionales e internacionales, relativas a los buques y a sus respectivas empresas navieras.

Artículo 7. *Exenciones.*

1. La Dirección General de la Marina Mercante, mediante una autorización específica otorgada caso por caso, podrá eximir del cumplimiento de algunas de las disposiciones establecidas en este Reglamento, con la condición de que se cumplan unas disposiciones alternativas que garanticen un nivel equivalente de seguridad y de prevención de la contaminación del medio ambiente marino, a los siguientes tipos de buques que vayan a ostentar pabellón español:

a) Buques que presenten características de índole innovadora y/o que vayan a ser dedicados a la investigación y mejora de elementos, aparatos y equipos de los mismos.

b) Buques destinados específicamente a la investigación del medio marino, búsqueda y rescate de hallazgos o a operaciones de extracción o exploración del medio marino, de características específicas y singulares en función de la actividad a desarrollar.

c) Buques que reproduzcan otros buques históricos.

2. La solicitud para el otorgamiento de dichas exenciones podrá presentarse ante las Capitanías Marítimas, que la trasladarán a la Dirección General de la Marina Mercante.

3. La Dirección General de la Marina Mercante deberá resolver y notificar en un plazo de dos meses desde la recepción de las solicitudes, y en la resolución se hará constar claramente las disposiciones objeto de la exención y el motivo de su otorgamiento, el alcance temporal de la misma, la actividad que puede realizarse a su amparo, la identidad del buque y sus características principales.

4. Asimismo se harán constar las medidas alternativas establecidas por la Dirección General de la Marina Mercante en función de las características de los buques, las actividades a desarrollar, la seguridad marítima, y la protección del medio ambiente marino.

5. La Dirección General de la Marina Mercante mantendrá un registro actualizado de las exenciones concedidas a cada buque de pabellón español.

6. La resolución de la Dirección General de la Marina Mercante autorizando la exención solicitada será conservada a bordo del buque en cuestión, junto con el resto de la documentación que acredite su estado, y se conservará copia en la Dirección General de la Marina Mercante.

CAPÍTULO II

Organización y ordenación de la actividad inspectora

Artículo 8. *La función inspectora de la Administración General del Estado.*

1. La función inspectora de la Administración General del Estado se dirigirá, ejecutará y supervisará por la Dirección General de la Marina Mercante, a través de sus órganos centrales y periféricos.

2. Corresponde a la Dirección General de la Marina Mercante la ordenación técnica, impulso, control y, en su caso, ejecución de la función inspectora de la Administración marítima, así como la elaboración de los estándares y criterios técnicos para su realización.

3. Las actividades inspectoras reguladas en este Reglamento serán realizadas por funcionarios debidamente acreditados del Ministerio de Fomento, con los conocimientos y la titulación adecuados para la realización eficaz de los cometidos asignados, en los términos que determina el artículo 9 y que ocupen puestos de trabajo que supongan el ejercicio de funciones de inspección y control de buques. No obstante, el Ministerio de Fomento podrá confiar dichas actividades a los organismos públicos previstos en el título III de la Ley 6/1997, de 14 de abril, o a entidades colaboradoras, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 86.5 de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre. En cualquier caso, para ejercer dichas funciones se requerirán conocimientos y titulaciones equivalentes a los exigidos para el personal funcionario.

4. Los Inspectores y Subinspectores a que se hace referencia en el artículo 9 de este Reglamento deberán realizar las actividades inspectoras que les correspondan, de acuerdo con las directrices que imparta el responsable de la unidad administrativa correspondiente, de conformidad con la distribución funcional de la Capitanía Marítima bajo la supervisión del Capitán Marítimo y con los criterios organizativos establecidos por éste.

5. Las Capitanías Marítimas centralizarán las solicitudes y el resto de la documentación prevista en este Reglamento o en su normativa de desarrollo, que sean presentadas ante los Distritos Marítimos, y resolverán o darán traslado, según corresponda, a la Dirección General de la Marina Mercante.

Artículo 9. *Tipos de inspectores.*

1. En función de la competencia profesional necesaria para realizar las actividades inspectoras establecidas en el artículo 1, se distinguen los siguientes tipos de inspectores:

a) Inspectores navales.
b) Inspectores marítimos náuticos.
c) Inspectores marítimos de máquinas.
d) Inspectores marítimos de radio.

Los inspectores contarán, en la realización de las tareas que tienen encomendadas, con la colaboración de los subinspectores navales y marítimos. Todos los anteriores deberán estar prestando servicio activo en la Dirección General de la Marina Mercante o en cualquiera de las Capitanías Marítimas dependientes de ella.

2. Los inspectores navales deberán ser funcionarios de carrera de la Administración General del Estado, del grupo A, y estar en posesión del título oficial de Ingeniero Naval o de Ingeniero Naval y Oceánico.

Los inspectores navales realizarán las siguientes funciones:

a) Revisión global de los proyectos de construcción, transformación, reparación y grandes reformas (artículo 5.1.a y 5.2.b), seguimiento y supervisión de todo el proceso constructivo del buque y de sus pruebas oficiales (artículo 5.1.b), seguimiento y supervisión de todas las actividades inspectoras relativas a la estructura y estabilidad del buque, y de las máquinas marinas.

b) Actividades inspectoras relacionadas con los contenidos recogidos en el apartado 6.1), y en los párrafos a), b), c), d), g) y h) del artículo 6.2).

3. Los inspectores marítimos náuticos deberán ser funcionarios de carrera de la Administración General del Estado, del grupo A y estar en posesión de un título oficial de Licenciado en Náutica y Transporte Marítimo u otro título académico de contenido equivalente.

Los inspectores marítimos náuticos realizarán las siguientes funciones:

a) Seguimiento y supervisión de todos los procedimientos y disposiciones operativas náuticas de los buques.

b) Las actividades inspectoras relacionadas con los contenidos recogidos en los párrafos f) y g) del artículo 6.1), en los párrafos c), d) e) y g) del artículo 6.2) y en los apartados 6.3) y 6.4).

4. Los inspectores marítimos de máquinas deberán ser funcionarios de carrera de la Administración General del Estado, del grupo A, y estar en posesión de un título oficial de Licenciado en Máquinas Navales u otro título académico de contenido equivalente.

Los inspectores marítimos de máquinas realizarán las siguientes funciones:

a) Seguimiento y supervisión de todas las actividades inspectoras relativas a la operación de las máquinas marinas.

b) Las actividades inspectoras relacionadas con los contenidos recogidos en el párrafo g) del artículo 6.1), en los párrafos a), b), c), d), g) y h) del artículo 6.2) y en el párrafo d) del artículo 6.3).

5. Los inspectores marítimos de radio deberán ser funcionarios de carrera de la Administración General del Estado, del grupo A, y estar en posesión de un título oficial de Licenciado en Radioelectrónica Naval u otro título académico de contenido equivalente.

Los inspectores radiomarítimos realizarán las siguientes funciones:

a) Seguimiento y supervisión de todas las actividades inspectoras relativas a la operación de las instalaciones radioeléctricas de los buques.

b) Las actividades inspectoras relacionadas con los contenidos recogidos en el párrafo f) del artículo 6.2).

6. Los inspectores a los que se refieren los apartados anteriores de este artículo, además de las funciones citadas en dichos apartados, realizarán la función de dirección y

coordinación de los equipos de auditoría según el Código ISM, así como la de participación en ellas como auditor (artículo 6.5).

7. Los subinspectores navales deberán ser funcionarios de carrera de la Administración General del Estado, del grupo B, y estar en posesión del título bien de Ingeniero Naval, o bien de Ingeniero Técnico Naval en cualquiera de sus especialidades. Realizarán las actividades inspectoras relacionadas en el apartado 2 b) de este artículo.

8. Los subinspectores marítimos deberán ser funcionarios de carrera de la Administración General del Estado, del grupo B, y estar en posesión de cualquiera de las titulaciones mencionadas en los apartados 3, 4, y 5 de este artículo, así como las de Diplomado de la Marina Civil, en cualquiera de sus especialidades.

Realizarán las actividades inspectoras, correspondientes a su especialidad, relacionadas en los apartados 3.b), 4.b) o 5.b) de este artículo.

9. También podrán ser subinspectores marítimos los funcionarios de la Administración General del Estado que, sobre la base de la posesión de un título de formación profesional de tercer grado de especialidad Marítima, hayan accedido, como mínimo, al grupo B.

10. Los inspectores en posesión de una de las cualificaciones anteriores, podrán optar a su habilitación como inspectores para el control por el Estado rector del puerto.

11. Las condiciones para que un inspector pueda ser habilitado como inspector para el control por el Estado rector del puerto son las contenidas en el anexo VII del Real Decreto 768/1999, de 7 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento para el control del cumplimiento de la normativa internacional sobre seguridad marítima, prevención de la contaminación y condiciones de vida y trabajo en los buques extranjeros que utilicen puertos o instalaciones situadas en aguas jurisdiccionales españolas, además de estar prestando servicio activo en la Dirección General de la Marina Mercante o en cualquiera de las Capitanías Marítimas dependientes de ella.

12. Siempre que su formación y experiencia le capaciten para ello, un inspector o subinspector podrá realizar las funciones que no son propias de su especialidad, bajo la dirección o supervisión de otro inspector cuya especialidad sí cubra dichas funciones.

13. Se faculta al Ministro de Fomento para adaptar las funciones de los inspectores a los avances técnicos, al cumplimiento de la normativa nacional e internacional y a las necesidades de la seguridad marítima y prevención de la contaminación del medio ambiente marino, estableciendo al efecto los correspondientes cursos de formación o reciclaje que sean necesarios para su correcto desempeño.

Artículo 10. *Atribuciones y facultades de los inspectores y subinspectores.*

1. Todos los inspectores y subinspectores a los que se hace referencia en el artículo 9, tendrán, en el ejercicio de las actuaciones inspectoras, la consideración de autoridad pública.

2. De conformidad con el artículo 125.2 de la LPEMM, los inspectores y subinspectores estarán facultados para acceder, después de identificarse y con objeto de realizar las comprobaciones y actuaciones que estimen pertinentes a:

a) Los buques de pabellón español.

b) Los buques de pabellón extranjero con las limitaciones, en su caso, establecidas en los Convenios internacionales suscritos por España.

c) Las superficies o instalaciones donde éstos se construyan, transformen, reformen, reparen o se realice cualquier otro tipo de actividad que pueda ser objeto de este Reglamento.

3. Los inspectores y subinspectores podrán recabar de otras autoridades competentes o de sus agentes el auxilio necesario para el normal cumplimiento de sus funciones.

4. Las actas, certificados o informes que levanten los inspectores y subinspectores, siempre que se formalicen observando los requisitos establecidos en este Reglamento, tendrán valor probatorio respecto de los hechos reflejados en las mismas, sin perjuicio de las pruebas que en defensa de los respectivos derechos o intereses puedan aportar los interesados.

Artículo 11. *Obligaciones de los inspectores y subinspectores.*

1. Son obligaciones de los inspectores y subinspectores las siguientes:

a) Realizar todas las actividades inspectoras necesarias para llegar al convencimiento razonable de que los elementos objeto de las mismas se encuentran en buen estado y cumplen la normativa nacional e internacional vigente.

b) Elaborar el correspondiente informe de inspección de conformidad a lo dispuesto en el artículo 19, al finalizar una actividad inspectora.

c) Expedir los certificados que les corresponda de acuerdo con la normativa vigente, siempre y cuando el objeto inspeccionado sea acreedor al mismo.

2. Los inspectores y subinspectores estarán obligados a guardar secreto profesional respecto a los hechos que conozcan en el ejercicio de sus funciones, sin perjuicio de las actuaciones de colaboración administrativa que procedan.

3. Todos los inspectores y subinspectores serán portadores de un documento personal acreditativo de su condición, expedido por la Dirección General de la Marina Mercante, que indique el tipo de inspector o subinspector de que se trata y si está capacitado para realizar inspecciones para el control por el Estado rector del puerto. Este documento podrá ser requerido cuando ejercite sus funciones, teniendo obligación en dicho caso, de exhibirlo.

4. En el ejercicio de sus funciones, los inspectores y subinspectores han de observar el deber de respeto y consideración debido a los interesados y han de tomar las medidas necesarias para la protección de la intimidad de las personas.

5. Los inspectores desarrollarán su actividad de forma que no se dificulte, más allá de lo necesario, el buen funcionamiento de los buques y actividades inspeccionadas.

6. Los inspectores y subinspectores, así como el personal que les asista, no podrán tener interés comercial ni económico alguno en los buques sobre los que realicen actividades inspectoras ni tampoco en los puertos donde realicen dichas actividades inspectoras, siempre y cuando éstas puedan tener una relación o influencia en el desarrollo de la actividad económica o comercial.

Artículo 12. *Responsabilidad de los inspectores y subinspectores.*

Todos los inspectores y subinspectores a los que se hace referencia en el artículo 9 serán responsables de las actividades inspectoras que realicen, de los informes y documentos que elaboren, y de los certificados que expidan o de los que se expidan con base en su información. Dicha responsabilidad podrá serles exigida de conformidad con las disposiciones legales correspondientes.

TÍTULO II

De la actividad inspectora

CAPÍTULO I

Principios rectores

Artículo 13. *Principios generales de la actividad inspectora.*

1. Cuando las actividades inspectoras reguladas en este Reglamento concluyan con resultado satisfactorio, darán lugar bien a la emisión, refrendo, renovación o prórroga de un certificado, o bien a la emisión de otro documento que refleje claramente el cumplimiento o adecuación de la entidad inspeccionada con la reglamentación aplicable.

2. En todos los certificados, salvo que tengan el carácter de indefinidos, se hará constar su plazo máximo de validez, transcurrido el cual se deberá proceder a la renovación de los mismos. Dicho plazo se establecerá de conformidad con lo establecido en la normativa nacional o internacional de aplicación.

3. La Dirección General de la Marina Mercante queda autorizada a normalizar los modelos de todos los certificados, así como de aquellos otros documentos e informes que así lo requieran.

4. Corresponde a la Dirección General de la Marina Mercante la expedición de los certificados o documentos requeridos por la normativa internacional para buques de eslora (L) igual o mayor de 24 metros.

Corresponde a las Capitanías Marítimas, de acuerdo con su marco organizativo y a través de los funcionarios que dispongan de la cualificación profesional suficiente, refrendar, renovar y prorrogar la validez de los certificados requeridos por la normativa internacional para buques de eslora (L) igual o mayor de 24 metros, así como emitir, renovar, refrendar y prorrogar los certificados requeridos por la normativa internacional para buques de eslora (L) menor de 24 metros y por la normativa nacional para buques de eslora (L) igual o mayor de 24 metros.

Los certificados requeridos por la normativa nacional para buques de eslora (L) menor de 24 metros serán emitidos, renovados, refrendados y prorrogados en el marco organizativo de la unidad, por el Inspector o Subinspector, encargado de realizar las inspecciones o reconocimientos correspondientes o, en el supuesto de que disponga de cualificación profesional suficiente, también por el jefe de distrito Marítimo.

5. Los Capitanes Marítimos no autorizarán la salida a la mar de ningún buque o embarcación que enarbole el pabellón español, mientras no acredite que se encuentra en condiciones adecuadas de navegabilidad, de seguridad y de prestar eficazmente servicio según su grupo y clase, de acuerdo con la Clasificación Nacional de Buques. De la misma forma no autorizarán el ejercicio de su actividad a ninguna embarcación o artefacto flotante que no reúna dichas condiciones.

6. La presentación en período de validez y debidamente cumplimentados de todos los certificados y documentos exigidos por la normativa internacional y nacional en materia de seguridad marítima y prevención de la contaminación del medio ambiente marino, será suficiente para acreditar que el buque se encuentra en condiciones adecuadas de navegabilidad y de prestar eficazmente el servicio para el que haya sido autorizado, salvo que existan indicios claros de que el estado del buque o de su equipo no corresponden en lo esencial a los pormenores de alguno de ellos.

En este último caso se procederá a realizar un reconocimiento extraordinario, según lo dispuesto en el artículo 37, para comprobar si el estado del buque, de sus elementos y de sus equipos corresponde realmente a lo expresado en los certificados. En caso de que se confirme la no adecuación del buque o de sus elementos con los requisitos aplicables de la normativa nacional o internacional, se procederá a la retirada del correspondiente certificado y, si procede, a la iniciación del procedimiento especial sumario de retención de buques, así como del oportuno expediente administrativo sancionador.

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.

CAPÍTULO III

Inspección y control de la construcción de un buque en territorio español

Artículo 21. *Autorización para el inicio de la construcción de un buque en territorio español.*

1. El inicio de la construcción de un buque en territorio español requerirá la autorización previa del proyecto de construcción por el Director general de la Marina Mercante, que será concedida tras la verificación por parte de la Dirección General de que el proyecto y el resto de documentación técnica presentados junto a la solicitud de autorización cumplen con lo dispuesto en los apartados 2 ó 3 de este artículo, según corresponda.

El procedimiento de autorización y el seguimiento posterior de la construcción se efectuará de acuerdo con lo establecido en este capítulo.

2. Las autorizaciones del proyecto de construcción para buques destinados a enarbolar pabellón español tendrán como objeto la verificación del cumplimiento del buque, desde la fase inicial de proyecto de la construcción, con toda la normativa nacional o internacional aplicable, de acuerdo con sus características y con el fin al que va a ser destinado, en materia de seguridad marítima y prevención de la contaminación del medio ambiente marino.

3. Las autorizaciones del proyecto de construcción para buques destinados a enarbolar pabellón extranjero tendrán como objetivo la verificación, desde la fase inicial del proyecto, de que el buque estará en condiciones de hacerse a la mar, sin peligro para la seguridad marítima y para la conservación del medio ambiente marino, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 28.

4. La autorización será requerida para cada unidad que se vaya a construir, independientemente de que se trate de unidades gemelas.

Para construcciones menores de 7,5 metros de eslora total que sean construidas en serie, la aprobación del proyecto de construcción sólo será requerida para el prototipo, debiéndose aportar para la autorización del resto de unidades de la serie copia del proyecto del prototipo aprobado o una declaración, por parte del constructor, de conformidad de la unidad con el prototipo aprobado, junto con la autorización del proyecto de éste.

5. En el caso de que la construcción de un buque se realice en diferentes lugares, cada una de las partes del buque o de las fases de construcción que se realicen en territorio español, requerirán una autorización propia de conformidad con lo dispuesto en el presente artículo.

6. Las autorizaciones, además de lo previsto en los apartados anteriores, se regirán por las normas generales reguladoras del procedimiento autorizatorio.

7. Cuando la legislación aplicable requiera que, con antelación a la autorización del proyecto de construcción 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.

Artículo 22. *Solicitudes de autorización.*

1. Las solicitudes para el otorgamiento de las autorizaciones del proyecto de construcción de buques en territorio español deberán ser dirigidas al Director general de la Marina Mercante y presentadas en la Capitanía Marítima en cuyo ámbito geográfico radique el astillero o taller que se va a encargar de realizar los trabajos correspondientes o en los lugares señalados en el artículo 38.4 de la LRJPAC.

2. Dichas solicitudes deberán ser presentadas por el astillero o taller constructor, indicándose claramente en ellas la identidad del titular contratante, el registro donde se tiene previsto matricular el buque y el fin al que va a ser destinado. En caso de que el buque esté destinado a la exportación, también se especificará si alguna entidad u organización, en representación de la futura Administración de bandera, va a encargarse de la inspección del buque y de la expedición de los certificados.

3. En caso de que el buque esté destinado a enarbolar pabellón español o de que el titular contratante sea de nacionalidad española, la solicitud será también firmada por el titular del contrato de construcción.

4. Las solicitudes irán acompañadas del proyecto de construcción 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 la construcción.

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.

5. Cuando el proyecto se desarrolle o complete mediante proyectos parciales u otros documentos técnicos sobre diferentes partes del buque, instalaciones de éste o tecnologías específicas, se deberá mantener en el conjunto integrado del proyecto de construcción la necesaria coordinación, de modo que se garantice el cumplimiento de la construcción propuesta con la normativa aplicable en materia de seguridad marítima y prevención de la contaminación del medio ambiente marino.

6. 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.

Artículo 23. *Tramitación y resolución de las solicitudes de autorización.*

1. Los expedientes para la autorización del proyecto de construcción de un buque en territorio español, infor mados por el Área de Inspección Marítima de la Capitanía correspondiente, serán remitidos a la Dirección General de la Marina Mercante para su resolución y notificación en un plazo máximo de seis meses, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 42 de la LRJPAC.

2. Cuando se trate de buques destinados a enarbolar pabellón español, la Dirección General de la Marina Mercante procederá, en caso de resolución favorable, a clasificar el buque en el grupo y clase que le correspondan de la Clasificación Nacional de Buques, de acuerdo con el artículo 4 de este Reglamento y con su normativa de desarrollo.

3. La resolución del expediente será notificada, en los términos establecidos en la LRJPAC, por la Dirección General de la Marina Mercante al astillero o taller solicitante, a través de la Capitanía Marítima en cuyo ámbito geográfico radique dicho astillero o taller.

Artículo 24. *Modificación de las solicitudes de autorización.*

1. Cualquier modificación de la información exigida para las solicitudes de autorización en el artículo 22, será notificada por el astillero o taller titular de la autorización a la Dirección General de la Marina Mercante, en un plazo máximo de 10 días.

También será comunicada por el astillero o taller a la Dirección General de la Marina Mercante, en un plazo máximo de 10 días, cualquier suspensión de los trabajos por un plazo superior a 3 meses.

2. Si la modificación notificada afecta a las condiciones en que fue aprobado el proyecto y concedida la autorización, en aspectos relacionados con la seguridad marítima o la prevención de la contaminación del medio ambiente marino, la Dirección General de la Marina Mercante exigirá al astillero o taller titular la presentación de una solicitud de modificación del proyecto o del resto de documentación requerida que cumpla con las nuevas condiciones exigibles.

En este caso se requerirá una nueva autorización expresa del Director general de la Marina Mercante. La Dirección General de la Marina Mercante verificará que el proyecto de

la construcción, con las modificaciones introducidas, sigue cumpliendo con la normativa aplicable.

Las solicitudes de modificación del proyecto o del resto de la documentación exigida serán presentadas por el astillero o taller titular de la construcción y, si procede, por el operador del buque o titular contratante, siguiendo los mismos trámites requeridos en este capítulo para la solicitud de autorización correspondiente.

3. El Director general de la Marina Mercante podrá autorizar el cambio de astillero o taller titular de la construcción, cuando sea solicitado por el astillero o taller inicial y el nuevo astillero o taller propuesto, con la conformidad expresa, si procede, del operador del buque o titular contratante, siempre y cuando la solicitud se produzca durante el período de vigencia de la autorización concedida.

Artículo 25. *Caducidad de las autorizaciones.*

1. Las autorizaciones de los proyectos de construcción otorgadas de acuerdo con las reglas contenidas en este capítulo caducarán cuando, transcurrido un año desde la fecha de construcción prevista en la solicitud, no se hayan iniciado los trabajos correspondientes. Se considerarán iniciados los trabajos cuando se dé alguna de las siguientes circunstancias:

a) Se haya colocado la quilla del buque.

b) Se haya comenzado cualquier fase de la construcción que pueda identificarse como propia del buque concreto, así como el montaje del buque, en una proporción que suponga la utilización de no menos de 50 toneladas del total estimado de material estructural o de un 1 por 100 de dicho total, si este segundo valor es menor.

2. La renuncia del astillero autorizado a la construcción del buque será comunicada, a efectos de registro y de control, a la Capitanía Marítima en cuyo ámbito geográfico radique el astillero o taller encargado de realizar los trabajos correspondientes.

3. La caducidad de las autorizaciones de los proyectos de construcción de buques pesqueros se regulará por su normativa específica.

Artículo 26. *Dirección de obra para la construcción de un buque en territorio español.*

1. Otorgada la autorización de construcción de un buque en territorio español y una vez comunicado este extremo al astillero o taller solicitante, éste designará a un técnico titulado competente, que reúna las condiciones exigibles para el ejercicio de su profesión, como director de obra, el cual dirigirá el correcto desarrollo de todo el proceso, en lo relativo a la seguridad marítima y a la prevención de la contaminación del medio ambiente marino.

2. Al finalizar la construcción, el director de obra designado expedirá un documento en el que acredite que ésta ha concluido de conformidad a lo establecido en el proyecto y a lo dispuesto en la normativa vigente.

Este documento será visado por el Colegio Oficial correspondiente del profesional que le haya firmado y será remitido al Área de Inspección Marítima de la Capitanía, que se encargará de incorporarlo al expediente de construcción del buque.

Artículo 27. *Inspección y control del proceso constructivo en territorio español de un buque de pabellón español.*

1. El Área de Inspección Marítima de la Capitanía Marítima en cuyo ámbito geográfico radique el astillero o taller de construcción, realizará un seguimiento de todo el proceso constructivo llevando a cabo todas las actividades inspectoras necesarias para comprobar que:

a) El buque se construye de conformidad con el proyecto previamente aprobado, y de acuerdo con las instrucciones impartidas por escrito por el director de obra al que se refiere el artículo 26, 1.

b) El buque es acreedor a los certificados que según su clase y tamaño le son exigidos por la normativa nacional o internacional para el fin al que va a ser destinado, y c) Los aparatos, elementos, materiales y equipos, así como la maquinaria propulsora y auxiliar instalados a bordo, han sido reconocidos, aceptados, homologados o aprobados, según corresponda, antes de su montaje.

2. El astillero o taller constructor comunicará al Área de Inspección Marítima el inicio del acopio de aparatos, materiales, elementos o equipos destinados al buque, el comienzo de cualquier fase de la construcción que pueda identificarse como propia de éste, la fecha prevista para la puesta de quilla y cualquier otro momento de la construcción cuya comunicación sea requerida por la normativa vigente. La comunicación de la puesta de quilla se producirá con, al menos, tres días de antelación a la fecha prevista.

3. El Área de Inspección Marítima determinará, a efectos de la aplicación de la normativa nacional e internacional aplicable, la fecha de inicio de la construcción del buque, que coincidirá con la fecha de puesta de quilla o una fase equivalente. A estos efectos se entenderá que el inicio de la construcción se halla en una fase equivalente cuando concurran los requisitos del artículo 25, 1b).

4. Durante el proceso constructivo del buque, el Área de Inspección Marítima prestará una especial atención a los siguientes eventos:

a) El proceso de la botadura del buque, en caso de que éste sea construido en grada, sobre el que se efectuará un seguimiento detallado conforme a lo dispuesto en el artículo 30.

b) La prueba de estabilidad efectuada, antes de que el buque realice las pruebas oficiales, con objeto de comprobar que el buque tiene unas condiciones de estabilidad satisfactorias para su entrada en servicio, de acuerdo con los requisitos exigidos por la normativa nacional e internacional que sea de aplicación.

c) Las pruebas oficiales, después de las cuales se ha de proceder, en caso de resultado satisfactorio, a la extensión de los certificados correspondientes, considerándose concluido el proceso constructivo, de acuerdo con el artículo 31.

5. Con objeto de comprobar que el buque es acreedor a los certificados que la normativa nacional e internacional exige, se efectuarán los reconocimientos iniciales asociados a dichos certificados. Estos reconocimientos consistirán en una inspección completa, acompañada de pruebas cuando sea necesario, de la estructura, las máquinas y el equipo del buque, con la finalidad de garantizar que se cumplen las prescripciones pertinentes de la normativa nacional o internacional para el certificado de que se trate y que son adecuados y se hallan en estado satisfactorio para el servicio al que esté destinado el buque. A tal efecto se realizarán las siguientes actuaciones:

a) Un examen de todos los planos, diagramas, especificaciones, cálculos y demás documentación técnica.

b) Una inspección de los materiales, los escantillones, la construcción y la disposición general del buque, comprobando que se ajustan a los planos aprobados, diagramas, especificaciones, cálculos y demás documentación técnica y que tanto la calidad del trabajo como de la instalación y montaje es satisfactoria en todos sus aspectos.

c) Una comprobación de que se llevan a bordo todos los certificados, libros de registro, manuales de instrucciones y demás documentación especificada por las prescripciones pertinentes.

6. Las actividades inspectoras realizadas durante el proceso constructivo del buque no tendrán como finalidad la seguridad industrial o laboral de las obras, procesos y operaciones efectuados durante su construcción, sino la seguridad marítima y la protección del medio ambiente marino en relación con el servicio al que vaya a estar destinado el buque, tal y como se establece en el artículo 1.

Artículo 28. *Inspección y control de la construcción en territorio español de buques destinados a la exportación.*

1. Cuando la Administración del Estado donde vaya a ser abanderado el buque, solicite de la Administración española, de conformidad a lo dispuesto en los Convenios internacionales sobre la materia, la realización de las inspecciones y reconocimientos en su nombre, la Dirección General de la Marina Mercante, con arreglo al mismo procedimiento establecido para buques destinados a enarbolar pabellón español, procederá a:

a) Comprobar que el buque, además de ser construido de conformidad con el proyecto previamente aprobado, cumple los requisitos exigidos por los Convenios internacionales.

b) Verificar que el buque está en condiciones de hacerse a la mar y realizar las navegaciones que se tengan previstas antes de su abanderamiento bajo otro pabellón, sin peligro para la seguridad marítima y para la conservación del medio ambiente marino.

c) Expedir, en caso de que el buque resulte acreedor a ellos, los certificados requeridos por la futura Administración de bandera del buque.

En el supuesto de que el buque no sea acreedor a los certificados solicitados, la Dirección General de la Marina Mercante no procederá a su expedición, informando de tal circunstancia a la Administración solicitante.

2. Cuando la realización de las inspecciones y reconocimientos no sea solicitada a la Administración española, se procederá de la siguiente forma:

a) En caso de que la Administración de bandera envíe inspectores propios para su realización, la Dirección General de la Marina Mercante se limitará a verificar que la construcción se realiza de conformidad con el proyecto y la documentación técnica aprobados y que el buque está en condiciones de hacerse a la mar sin peligro para la seguridad marítima y para la conservación del medio ambiente marino, cumpliendo hasta el momento de su abanderamiento definitivo los requisitos aplicables de los Convenios internacionales sobre la materia.

b) En caso de que la Administración de bandera delegue tales actividades en una sociedad de clasificación de buques u otra entidad privada que realice funciones de inspección, la Dirección General de la Marina Mercante, además de cumplir con lo dispuesto en el párrafo anterior, se asegurará de que si el buque va a ser abanderado en un Estado Miembro de la Unión Europea, la entidad esté clasificada como organización reconocida de conformidad a lo dispuesto en la normativa comunitaria en vigor, relativa a reglas y estándares comunes para las organizaciones de inspección y peritaje de buques y para las actividades correspondientes de las Administraciones marítimas. Por su parte, el astillero o taller constructor informará a la Dirección General de la Marina Mercante de los certificados que la sociedad de clasificación está autorizada a emitir en nombre de la Administración de bandera.

c) Cuando no concurra ninguno de los supuestos anteriores, el buque será inspeccionado, reconocido y certificado como si se tratase de un buque destinado a enarbolar pabellón español.

Artículo 29. *Inspección y control de las transformaciones y reformas en territorio español de buques de pabellón extranjero.*

1. No requerirán la autorización previa del proyecto correspondiente, otorgada por la Dirección General de la Marina Mercante, las transformaciones y reformas, en territorio español, de buques de pabellón extranjero de eslora (L) mayor o igual a 24 metros, así como de cualquier buque de recreo de pabellón extranjero.

Cuando se trate de actuaciones que supongan importantes alteraciones en las dimensiones principales del buque, su capacidad de carga, condiciones de estabilidad, compartimentado, condiciones de resistencia de estructura, supongan la separación en dos o más partes de su casco o, aquellas que supongan cambio del tipo de buque o variación de cualquiera de sus características propias; en todos estos casos, el astillero o taller encargado de los trabajos, antes de su inicio, presentará en la capitanía marítima más próxima a la ubicación donde se inicien los trabajos una comunicación previa dirigida al Director General de la Marina Mercante comunicando los datos identificativos del taller o astillero, los datos identificativos del buque sobre el cual se realizarán los trabajos, una breve descripción de los trabajos a realizar e indicando el nombre del director de obra nombrado a tal efecto conforme el artículo 26.

Esta comunicación previa se acompañará de una declaración responsable suscrita por parte de la propiedad del buque manifestando que dispone de autorización, en caso de precisarse, de la correspondiente Administración del país de bandera y/o de la correspondiente organización reconocida, o entidad, en que delegue dicha Administración.

2. El astillero o taller encargado realizará los trabajos, de acuerdo con las instrucciones recibidas por la correspondiente Administración del país de bandera, y en su caso por la organización reconocida o entidad en la que se haya delegado.

3. La Dirección General de la Marina Mercante española tendrá permanentemente publicados y actualizados modelos de declaración responsable (en español e inglés) y de comunicación previa, a tal efecto, los cuales se facilitarán de forma clara e inequívoca y que, en todo caso, se podrán presentar a distancia y por vía electrónica.

4. La Dirección General de la Marina Mercante española, si así lo considera, podrá en cualquier momento inspeccionar las obras que se estén llevando a efecto y solicitar la documentación técnica pertinente.

5. Las reparaciones de buques de pabellón extranjero que sean consecuencia de una inspección efectuada sobre la base de lo dispuesto en el artículo 45, serán objeto de un reconocimiento cuyo objeto consistirá en comprobar que se han subsanado las deficiencias encontradas en la primera inspección realizada y que el buque está en condiciones de hacerse a la mar, sin peligro para la seguridad marítima y para la conservación del medio ambiente marino.

Artículo 30. *Inspección y control de la botadura de buques construidos en territorio español.*

1. El astillero o taller titular de la autorización de construcción del buque solicitará autorización para efectuar la botadura del buque en construcción, al menos con 15 días de antelación a la misma, al Capitán Marítimo de la Capitanía en cuyo ámbito geográfico radiquen aquéllos.

2. La solicitud irá acompañada de la documentación que detalle las condiciones en que la operación va a ser realizada, así como los cálculos técnicos realizados para garantizar la seguridad de la operación, entre los que se incluirá un estudio de la estabilidad del buque después de su puesta a flote.

3. El Capitán Marítimo ordenará el examen de la documentación y el seguimiento de todo el proceso al Área de Inspección Marítima y, previo informe de ésta, resolverá sobre dicha solicitud en un plazo máximo de 10 días, notificando tal resolución al astillero o taller solicitante.

Artículo 31. *Pruebas oficiales de buques construidos en territorio español.*

1. Con anterioridad a que un buque construido en territorio español entre en servicio, se realizarán unas pruebas oficiales encaminadas a la comprobación de que el buque cumple todos los requisitos que a continuación se enumeran:

a) Ha sido construido de acuerdo al proyecto aprobado previamente.

b) Se encuentra en condiciones de prestar los servicios correspondientes a su clase por estar dotado de los elementos que exigen la normativa nacional y/o internacional que le sea de aplicación.

c) Es acreedor a todos los certificados exigidos por la normativa en vigor.

d) Se halla suficientemente pertrechado.

e) Su tripulación se encuentra debidamente capacitada.

f) Si los buques definidos en el apartado c) del párrafo 2 del artículo 3 de este Reglamento se construyen en astilleros españoles, las tripulaciones de prueba podrán pertenecer al astillero, o a petición del país que ha encargado la construcción del buque, podrán pertenecer a la Armada española, bajo las directrices del Ministerio de Defensa.

2. En la normativa de desarrollo de este Reglamento, y en función del tipo de buque y del tráfico que está destinado a realizar, se determinarán las pruebas que deben realizarse a los buques destinados a enarbolar pabellón español, que incluirán, según proceda, pruebas del aparato de gobierno, de la maquinaria de cubierta, de la maquinaria principal y auxiliar, de los sistemas de control, de maniobrabilidad, así como cualquiera otra que pueda ser necesaria para determinar lo dispuesto en el apartado anterior.

3. El astillero o taller titular de la autorización de construcción solicitará al Capitán Marítimo de la Capitanía en cuyo ámbito geográfico radiquen éstos la autorización para realizar las pruebas oficiales del buque, al menos con diez días de antelación, adjuntando a la solicitud la documentación que contenga la planificación prevista y una descripción de todas las pruebas que van a ser realizadas.

4. El Área de Inspección Marítima de la Capitanía donde se presente la solicitud, examinará la documentación técnica adjunta e informará al Capitán Marítimo de su adecuación a la normativa aplicable, con objeto de que éste proceda a su resolución.

Cuando, durante el proceso de construcción, haya existido algún reparo por parte de los inspectores encargados de la supervisión del proyecto y del proceso no se concederá el permiso para la realización de las pruebas, hasta que no haya sido comprobado por parte del Área de Inspección Marítima que dichos reparos se han solventado.

El Área de Inspección Marítima efectuará un seguimiento del desarrollo de las pruebas.

5. Del resultado de las pruebas oficiales se extenderá un acta, que será firmada por los inspectores o subinspectores que han efectuado el seguimiento y por el Capitán Marítimo correspondiente.

CAPÍTULO IV

Inspección y control de la construcción en el extranjero de buques destinados a enarbolar pabellón español

Artículo 32. *Construcción en el extranjero de buques destinados a enarbolar pabellón español.*

1. La construcción en el extranjero de un buque destinado a enarbolar pabellón español requerirá la aprobación previa del proyecto de construcción por la Dirección General de la Marina Mercante, con objeto de verificar su cumplimiento con toda la normativa nacional o internacional aplicable, de acuerdo con sus características y con el fin al que va a ser destinado, en materia de seguridad marítima y prevención de la contaminación del medio ambiente marino.

En el caso de que la construcción de un buque destinado a enarbolar pabellón español se realice en diferentes lugares, cada una de las partes del buque o de las fases de construcción que se realicen en territorio extranjero, requerirá una aprobación propia de conformidad con lo dispuesto en este artículo.

2. La solicitud de aprobación será dirigida, por el operador o titular contratante, al Director general de la Marina Mercante e irá acompañada del proyecto del buque, integrado por el conjunto de las especificaciones, cálculos, planos, justificaciones, presupuestos y demás documentos técnicos que definan y determinen las exigencias y requisitos de la construcción. 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 aplicable en materia de seguridad marítima y prevención de la contaminación del medio ambiente marino.

3. En la medida que la legislación del país donde va a ser construido el buque lo permita, se seguirá el mismo procedimiento establecido en el capítulo anterior para la autorización del proyecto de construcción de buques en territorio español.

a) El procedimiento será resuelto y notificado en un plazo máximo de seis meses, tras la comprobación por la Dirección General de la Marina Mercante de que el proyecto y la documentación técnica asociada cumplen los requisitos.

b) De la normativa aplicable. La resolución será notificada al titular solicitante y, si fuera favorable, se indicará también la forma en que será realizado el seguimiento de la citada construcción, que podrá ser efectuado bien por inspectores o subinspectores de la Dirección General de la Marina Mercante, designados y enviados al efecto, bien por organizaciones autorizadas, o bien por la Administración del país en cuyo territorio vaya a realizarse la construcción, de acuerdo con lo estipulado en los diversos Convenios internacionales que sean de aplicación.

4. En caso de que el seguimiento de la construcción se efectúe por una organización autorizada, la Dirección General de la Marina Mercante especificará los reconocimientos e inspecciones que la citada organización deba llevar a cabo. En cualquier momento del proceso constructivo, la Dirección General de la Marina Mercante podrá enviar inspectores para supervisar el seguimiento de la construcción por parte de la organización autorizada. Dicho centro directivo expedirá los certificados exigidos por la normativa nacional o

internacional aplicable, con base en los informes elaborados por las organizaciones autorizadas o por sus propios inspectores.

5. En el supuesto de que el seguimiento de la construcción se efectúe por la Administración del país en cuyo territorio se va a construir el buque, la Dirección General de la Marina Mercante llevará a cabo los trámites necesarios para que dicho seguimiento se produzca, indicando los reconocimientos e inspecciones que habría de realizar la citada Administración, así como los certificados que debería emitir.

6. 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.

CAPÍTULO V

Inspección y control de buques procedentes de otros registros para su abanderamiento en España

Artículo 33. *Inspección y control de buques procedentes de registros de Estados del Espacio Económico Europeo para su abanderamiento en España.*

1. Se regirá por lo dispuesto en el Reglamento (CE) 613/91, del Consejo, de 4 de marzo, relativo al cambio de registro de buques dentro de la Comunidad, la expedición de certificados que se citan en el artículo 1 del mismo y, en su caso, el resto de las actividades inspectoras relativas a los buques mercantes procedentes de registros de Estados del Espacio Económico Europeo sujetos a su ámbito de aplicación. La Dirección General de la Marina Mercante será el órgano competente para la aplicación del citado Reglamento.

2. Se regirán por lo dispuesto en el artículo 34 de este Reglamento la expedición de certificados y la realización, en su caso, de las restantes actividades inspectoras relativas a los buques mercantes procedentes de registros de Estados del Espacio Económico Europeo, en los siguientes casos:

a) Los certificados de los buques comprendidos en el ámbito de aplicación del Reglamento (CE) 613/91 y no incluidos en su artículo 1.

b) Los certificados correspondientes a los buques no comprendidos en el ámbito de aplicación del Reglamento (CE) 613/91.

3. Una vez obtenido el pabellón español, dichos buques se regirán a todos los efectos por lo dispuesto en este Reglamento y por el resto de la normativa nacional de aplicación a los buques de pabellón español.

4. A bordo del buque se deberá disponer, al menos en lengua castellana, de la documentación y planos exigidos en el artículo 22 y en su normativa de desarrollo, para la autorización del proyecto de construcción de un buque en territorio español.

Artículo 34. *Inspección y control de buques procedentes de registros de Estados no pertenecientes al Espacio Económico Europeo para su abanderamiento en España.*

1. Todos aquellos buques procedentes de registros no pertenecientes a Estados del Espacio Económico Europeo que soliciten su abanderamiento en España, serán sometidos, para la extensión de nuevos certificados, a reconocimientos del tipo renovación, regulados en el artículo 36, correspondientes a su clase, tamaño y fecha de construcción, y les serán aplicados todos los requisitos de los Convenios internacionales correspondientes, además de todos los requisitos adicionales de la reglamentación nacional correspondientes a su clase y tamaño.

2. Una vez obtenido el pabellón español, dichos buques se regirán a todos los efectos por lo dispuesto en este Reglamento y por el resto de la normativa nacional de aplicación a los buques de pabellón español.

3. A bordo del buque se deberá disponer, al menos en lengua castellana la documentación y planos exigidos en el artículo 22 y en su normativa de desarrollo para la autorización del proyecto de construcción de un buque en territorio español.

4. No obstante lo dispuesto en el apartado 1 anterior, el reconocimiento tipo renovación podrá ser sustituido por la validación de todos o parte de los certificados anteriores del buque y por el período de vigencia de los mismos, en función de las características y tipos

de los buques y de los requisitos exigidos por la Administración de origen para la extensión de dichos certificados.

CAPÍTULO VI

Inspección y control de los buques de pabellón español en servicio

Artículo 35. *Entrada en servicio de los buques de pabellón español.*

1. Finalizadas las pruebas oficiales y extendidos los certificados aplicables de conformidad a la normativa nacional e internacional, los buques de nueva construcción de pabellón español quedarán autorizados, siempre que se hayan cumplido el resto de los trámites requeridos por la normativa vigente en otras materias, a prestar el servicio que según su clase les corresponda.

2. Los buques importados y todos aquellos que, estando originariamente exentos de la aplicación de este Reglamento, pasen a una situación en la que les sea aplicable, una vez obtenidos los certificados requeridos por la normativa nacional e internacional según lo dispuesto en el capítulo V de este Título y en el artículo 46, quedarán autorizados a prestar el servicio que según su clase les corresponda 3. Todo buque civil de pabellón español, con objeto de comprobar su cumplimiento con las disposiciones de la normativa nacional o internacional aplicable y de asegurar en todo momento unas condiciones suficientes de seguridad marítima y de protección del medio ambiente marino, quedará sujeto, durante su servicio, a un régimen programado de reconocimientos, de acuerdo con los plazos y disposiciones establecidas en el artículo 36 y la normativa de desarrollo de este Reglamento, e inspecciones y reconocimientos no programados, de conformidad a lo dispuesto en el artículo 37 y en la normativa de desarrollo de este Reglamento.

4. La Dirección General de la Marina Mercante, con sujeción a lo dispuesto sobre esta materia en la normativa internacional y a lo regulado en este Reglamento y en su normativa de aplicación, establecerá la programación de las diferentes actuaciones inspectoras durante la etapa en la cual los buques prestan servicio, de conformidad a sus propias disponibilidades tanto de personal como de medios materiales.

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.

Artículo 40. *Procedimiento especial sumario de retención de buques.*

1. La retención de un buque, como medida de policía fundada en motivos de seguridad marítima o de prevención de la contaminación del medio ambiente marino, se adoptará en los casos previstos por sus normas reguladoras, de conformidad con el procedimiento establecido en este artículo.

2. El Capitán Marítimo adoptará el acuerdo de iniciación del procedimiento, indicando someramente los hechos y circunstancias en los que se fundamenta la medida a tomar, identificando los posibles responsables y haciendo constar que es el órgano competente para resolver el expediente.

En dicho acuerdo se dará audiencia única al interesado, comunicándole su derecho a formular alegaciones y a proponer prueba en el plazo improrrogable de tres días, y se acordará la retención del buque como medida cautelar.

3. Si el Capitán Marítimo acuerda, de oficio o a instancia de parte, la apertura de un período de prueba, se practicará la prueba en un período máximo de cinco días, concluyéndose el procedimiento como se indica en el apartado siguiente.

4. Practicada la prueba y no habiéndose presentado alegaciones o si, presentadas, no se hubiera solicitado el recibimiento a prueba, el Capitán Marítimo dictará resolución en el plazo máximo de dos días, por la que acordará la retención con carácter definitivo o bien levantará la medida cautelar de la retención del buque. Contra la resolución del Capitán Marítimo podrán interponer los interesados recurso de alzada ante el Director general de la Marina Mercante.

5. La retención definitiva de un buque de pabellón español supondrá la prohibición de abandonar el puerto donde se encuentre, salvo para dirigirse al astillero o taller de reparaciones que se autorice, sin poner en grave peligro la seguridad marítima o la conservación del medio ambiente marino. La retención definitiva sólo se levantará con informe favorable del Jefe del Área de Inspección Marítima de la Capitanía Marítima en cuyo ámbito geográfico esté situado el astillero o taller de reparaciones, que remitirá dicho informe al Capitán Marítimo que ordenó la retención del buque.

En caso de que una retención provisional no se convierta en definitiva, se efectuará una anotación en el certificado correspondiente y en el rol del buque, permitiendo al buque salir del puerto de inspección para que dichas deficiencias sean subsanadas, bien en el próximo puerto de destino o bien en el plazo que se haya determinado para ello.

6. En cualquiera de las circunstancias expuestas en los apartados anteriores, la retención del buque no se prolongará más allá del tiempo necesario para realizar las actuaciones precisas tendentes a la subsanación de las anomalías detectadas.

7. Si algún elemento, equipo, maquinaria o instalación de un buque de pabellón español no se hallase en condiciones de prestar servicio y ello no afectase a la seguridad de la navegación y/o a la integridad del medio ambiente marino, no se procederá necesariamente a la retención del buque, pudiéndose conceder, de modo alternativo, un plazo para su reconocimiento o reparación. Entretanto, se prohibirá la utilización de los servicios inherentes a dicho elemento, equipo, maquinaria o instalación, quedando el buque sin tales servicios y debiéndose anotar tal evento, si procede, en su correspondiente certificado.

Artículo 41. *Inspección y control del proceso de desguace o hundimiento voluntario de un buque.*

Cuando se vaya a proceder al desguace o hundimiento voluntario de un buque, y con objeto de garantizar la seguridad de la vida humana en el mar y de la navegación, y la conservación del medio ambiente marino, el buque será sometido a las inspecciones y controles establecidos en la normativa nacional e internacional aplicable.

CAPÍTULO VII

Aparatos, elementos, materiales y equipos a bordo de buques de pabellón español

Artículo 42. *Certificación de aparatos, elementos, materiales y equipos a bordo de buques de pabellón español.*

1. Deberán cumplir con lo dispuesto en 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 buques, los equipos marinos incluidos en su anexo A.1 que vayan a ser destinados al uso a bordo de los buques especificados en el artículo 3 del citado Real Decreto o de otros buques obligados a ello por la normativa nacional o internacional.

2. Los equipos marinos especificados en el anexo A.1 del Real Decreto 809/1999, que vayan a ser destinados al uso a bordo de buques no sujetos al ámbito de aplicación del citado Real Decreto, requerirán uno de los siguientes documentos:

a) Una certificación y un marcado según lo dispuesto en el Real Decreto 809/1999.

b) Una declaración de aprobación u homologación de la Administración española con arreglo a los procedimientos y disposiciones contenidas en este capítulo y en la normativa de desarrollo de este Reglamento.

3. El resto de equipos marinos no especificados en el anexo A.1, así como otros elementos y aparatos que requieran aprobación u homologación por parte de la normativa nacional o internacional aplicable, serán aprobados u homologados, según corresponda, por la Administración española con arreglo a los procedimientos y disposiciones de este capítulo y de la normativa desarrollo de este Reglamento.

Artículo 43. *Recepción de aparatos, elementos, materiales y equipos que van a ser instalados a bordo de buques de pabellón español.*

1. Antes de su montaje a bordo, se comprobará que todos los aparatos, elementos o equipos del buque, exigidos en virtud de la normativa nacional o internacional aplicable y por razones de seguridad marítima o de prevención de la contaminación del medio ambiente marino, han sido, según proceda, certificados y marcados de conformidad al Real Decreto 809/1999 o aprobados u homologados por la Administración española de conformidad a lo establecido en este capítulo y en la normativa de desarrollo de este Reglamento.

En todos aquellos reconocimientos programados que se realicen al buque en virtud de este Reglamento y de su normativa de desarrollo y que tengan por objeto la inspección de los aparatos, elementos o equipos de este, se verificará que éstos han sido marcados, aprobados u homologados de acuerdo con las normas que les sean de aplicación.

2. Antes de su incorporación a la estructura o a cualquier otra parte del buque, se comprobará que todos los materiales, exigibles en virtud de la normativa nacional o internacional de aplicación por razones de seguridad marítima o de prevención de la contaminación del medio ambiente marino, cumplen con las especificaciones, propiedades, cualidades u otros requisitos que sean impuestos por dicha normativa. Una vez efectuadas las citadas comprobaciones el material se considerará aceptado y podrá ser incorporado al buque.

3. La Dirección General de la Marina Mercante se limitará exclusivamente a verificar las características de los aparatos, elementos o equipos que hayan de instalarse a bordo de los buques cuando puedan tener influencia en la seguridad marítima o en la prevención de la contaminación del medio ambiente marino, con independencia de otras actuaciones, revisiones o controles ajenos al ámbito de responsabilidad de la Administración marítima.

Artículo 44. *Aprobación y homologación de aparatos, elementos y equipos por la Administración española.*

1. Se considerará aprobado todo aparato, elemento o equipo del buque que haya superado las comprobaciones, pruebas y ensayos establecidos por la normativa nacional o internacional aplicable, con objeto de verificar su cumplimiento con las especificaciones y normas de funcionamiento prescritas por dicha normativa, y que, por consiguiente, sea apto al servicio al que va a ser destinado.

El certificado de aprobación sólo hará referencia al aparato, elemento o equipo sometido al proceso de aprobación, no siendo extensible a los demás de su serie.

Se podrá someter, sin embargo, a un proceso de aprobación un lote de aparatos, elementos o equipos, en cuyo caso el certificado de aprobación comprenderá a cada uno de los componentes de dicho lote.

El certificado de aprobación también podrá versar sobre la instalación del producto a bordo de un buque concreto, que debe ser adecuadamente identificado.

2. Se considerará homologado todo aparato, elemento o equipo del buque que haya sido declarado como tal, tras haber superado su prototipo de serie las comprobaciones, pruebas y ensayos establecidos por la normativa nacional o internacional aplicable, con objeto de verificar el cumplimiento de las especificaciones y normas de funcionamiento prescritas.

La certificación de homologación comprenderá a toda la serie de elementos o aparatos con idénticas características a las del prototipo. La validez de la homologación quedará sujeta a unas condiciones de utilización especificadas en el certificado.

3. Las certificaciones de homologación perderán su validez en los siguientes casos:

a) Cuando se sobrepase la fecha de caducidad indicada en el certificado.

b) Cuando, durante el período de validez establecido para el certificado de homologación, se produzcan cambios en las condiciones exigidas por la normativa aplicable para el aparato, elemento o equipo. Para obtener una nueva declaración de homologación válida, un nuevo prototipo se someterá a un proceso de homologación en las condiciones que en dicha normativa se determinen.

c) Cuando se produzca cualquier alteración significativa en las características del producto homologado.

En cualquiera de los supuestos anteriores se deberá obtener una nueva declaración de homologación válida, sometiendo a un nuevo prototipo a un proceso de homologación en las condiciones que la normativa en vigor determinen para dicho aparato, elemento o equipo, o bien se complementará el proceso anterior si las circunstancias así lo permiten.

4. Para un buque en servicio la certificación de homologación debe ser válida en el momento del suministro del aparato, elemento o equipo para su instalación a bordo. Para un buque en construcción, debe ser válida, además, en la fecha de puesta de quilla del buque.

En cualquiera de los dos casos la homologación del aparato, elemento o equipo debe ser válida para el tipo de buque en cuestión.

5. Los aparatos, elementos y equipos que por sus características tengan una duración limitada y por tanto lleven asociada una fecha de caducidad, no podrán ser mantenidos a abordo más allá de dicha fecha, procediéndose inmediatamente a su desembarco o destrucción.

El resto de los aparatos, elementos y equipos instalados a bordo cumpliendo las condiciones anteriores, podrán ser utilizados por un período indefinido de tiempo, independientemente de la caducidad de la declaración de homologación con base en la cual fueron admitidos, siempre que se mantengan en condiciones satisfactorias de prestar servicio y que la normativa aplicable no exija su sustitución.

Cuando cualquiera de estos aparatos, elementos o equipos vaya a ser sustituido, lo será por otro que cumpla las especificaciones y normas de funcionamiento exigidas por la normativa en vigor en el momento de su instalación a bordo.

6. Un aparato, elemento o equipo procedente de un buque de pabellón español podrá ser instalado a bordo de otro siempre y cuando su certificación de homologación siga siendo válida en fecha y apta para el nuevo tipo de buque, la normativa aplicable no haya variado las condiciones exigibles a dicho aparato, elemento o equipo y éste se halle en adecuadas condiciones de mantenimiento y de prestar eficazmente servicio.

CAPÍTULO VIII

Otras inspecciones y controles

Artículo 45. *Inspección de buques de pabellón extranjero que hagan escala en puertos españoles.*

La inspección de los buques de pabellón extranjero en puertos españoles se regirá por lo dispuesto en el Real Decreto 768/1999, de 7 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento para el control del cumplimiento de la normativa internacional sobre seguridad marítima, prevención de la contaminación y condiciones de vida y trabajo en los buques extranjeros que utilicen puertos o instalaciones situadas en aguas jurisdiccionales españolas y por los Convenios internacionales en vigor.

Artículo 46. *Inspección y control de buques que habiendo estado exentos de la aplicación de este Reglamento, pasen a utilizarse para servicios a los que sí sea de aplicación.*

Todos aquellos buques que, habiendo estado exentos de la aplicación de este Reglamento por alguna de las circunstancias previstas en el artículo 3, pasen a destinarse a

un servicio para el que sí sea aplicable, serán sometidos a reconocimientos del tipo renovación, regulados en el artículo 36, para la extensión de los certificados correspondientes a su clase, tamaño y fecha de construcción y les serán exigidos todos los requisitos previstos en la normativa internacional y nacional por los buques de su clase y tamaño.

Artículo 47. *Inspección y control de buques que hayan estado fuera de servicio durante un período de tiempo prolongado.*

Los buques que, por haber estado fuera de servicio durante un periodo de tiempo superior a dos años, no hayan estado sujetos a la aplicación de este Reglamento y de su normativa de desarrollo, serán sometidos a reconocimientos del tipo renovación, regulados en el artículo 36, para la extensión de nuevos certificados correspondientes a su clase, tamaño y fecha de construcción y les serán aplicados todos los requisitos exigibles por la normativa internacional y nacional por los buques de su clase y tamaño.

TÍTULO III

Régimen sancionador

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

Artículo 48. *Infracciones.*

1. El incumplimiento de las prescripciones contenidas en este Reglamento y en su normativa de desarrollo constituyen infracciones administrativas en el ámbito de la marina civil y se regularán por lo dispuesto en los capítulos III, IV y V del Título IV de la LPEMM.

2. Las infracciones administrativas contenidas en este Reglamento se clasifican en leves, graves y muy graves.

Artículo 49. *Procedimiento sancionador.*

1. Las infracciones previstas en este Reglamento serán sancionadas, previa instrucción del oportuno expediente, de acuerdo con las reglas establecidas 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, con las especialidades contenidas en el Real Decreto 1772/1994, de 5 de agosto, por el que se adecuan determinados procedimientos administrativos en materia de transportes y carreteras a lo dispuesto en la LRJPAC.

2. Los órganos competentes de la Administración marítima están obligados a tomar las medidas necesarias para detectar y averiguar las posibles conductas infractoras a lo dispuesto en este Reglamento y su normativa de desarrollo, así como a tramitar y resolver los expedientes sancionadores que se inicien a tal efecto.

CAPÍTULO II

Clasificación de infracciones

Artículo 50. *Infracciones leves.*

1. De conformidad con lo previsto en el artículo 114.4.a) de la LPEMM, constituyen infracciones administrativas leves los siguientes hechos o conductas:

a) La no exhibición a los inspectores o subinspectores de los Servicios de Inspección Marítima de los certificados u otros documentos previstos en este Reglamento o en su normativa de desarrollo que, obrando de hecho a bordo del buque, sean requeridos por los mismos al capitán o persona responsable del buque.

b) La no exhibición a los funcionarios citados de la documentación relativa a las autorizaciones de construcción, reforma o reparación de los buques que, obrando en un

taller o astillero, sea requerida por dichos funcionarios a los responsables encargados de dicho taller o astillero.

c) El no llevar a bordo del buque, teniéndolos en regla, los certificados y documentos previstos en este Reglamento o en su normativa de desarrollo o copias autentificadas de los mismos, cuando sean requeridos por los funcionarios citados.

2. De conformidad con lo previsto en el artículo 114.4.b) de la LPEMM, constituye infracción administrativa leve el incumplimiento de las normas reglamentarias en materia de marina mercante sobre carga o descarga de mercancías a bordo o embarque o desembarque de pasajeros.

3. De conformidad con lo previsto en el artículo 114.4.f) de la LPEMM, constituye infracción administrativa leve el incumplimiento del deber de facilitar la información que deba ser suministrada a la Administración marítima, por propia iniciativa o a requerimiento de ésta, o el hacerlo de manera incorrecta o deficiente. A los efectos de su más precisa calificación, se considera incluido en dicha infracción el incumplimiento del deber de facilitar la información que deba ser suministrada a las autoridades marítimas en materia de inspecciones por propia iniciativa o a requerimiento de éstas, o el hacerlo de manera incorrecta o deficiente.

Artículo 51. *Infracciones graves.*

1. De conformidad con lo previsto en el artículo 115.2.h) de la LPEMM, constituye infracción administrativa grave el traspaso, por parte de los capitanes, patrones u otro personal marítimo, de los límites de atribuciones que correspondan a la titulación profesional o de recreo que posean.

2. De conformidad con lo previsto en el artículo 115.2.j) de la LPEMM, constituye infracción administrativa grave la falta de conocimiento o cumplimiento por parte de los miembros de la tripulación de todo buque civil español, de sus obligaciones y funciones atribuidas en el correspondiente Cuadro de obligaciones y consignas para casos de emergencia, aprobado por la Administración de acuerdo con los reglamentos aplicables.

3. De conformidad con lo previsto en el artículo 115.2.k) de la LPEMM, constituyen infracciones administrativas grave los siguientes hechos o conductas:

a) No solicitar los operadores de los buques a la Administración marítima la realización de las actividades inspectoras necesarias para la renovación de los certificados y otros documentos previstos en este Reglamento o en su normativa de desarrollo o, en general, cuando tales actividades inspectoras sean procedentes según la normativa vigente para el tipo y clase de buques de que se trate.

b) La obstaculización o negativa, por parte de los operadores de los buques, a someterse a las actividades inspectoras que ordene la Administración marítima.

c) El incumplimiento de la obligación de mantener el estado del buque y de su equipo en condiciones de hacerse a la mar, sin poner en peligro la seguridad marítima o comprometer la integridad del medio ambiente marino.

d) La carencia o caducidad de los certificados previstos en este Reglamento o en su normativa de desarrollo que, según su tipo y clase, sean exigibles a los buques, siempre que tales buques hayan llegado a puerto con los certificados caducados o careciendo de ellos y no se hagan nuevamente a la mar sin dichos certificados o con ellos caducados.

e) Incumplir las prescripciones que en materia de aprobación y homologación de aparatos, elementos y equipos de los buques se contienen en este Reglamento o en su normativa de desarrollo, salvo lo dispuesto en el artículo 44.5.

4. De conformidad con lo previsto en el artículo 115.2.m) de la LPEMM, constituyen infracciones administrativas de carácter grave los siguientes hechos o conductas:

a) El incumplimiento de las normas sobre hundimiento autorizado de buques y la realización de remolques sin la autorización correspondiente.

b) La navegación sin el equipo de seguridad completo que se refleja en los certificados o en sus inventarios anexos.

c) Carecer el capitán, los oficiales o algún miembro de la dotación de los buques del refrendo de reconocimiento o expedición de títulos previsto en el Convenio STCW.

5. De conformidad con lo previsto en el artículo 115.3.c) de la LPEMM, constituye infracción administrativa de carácter grave la carencia, deterioro o inexactitud grave de la documentación reglamentaria del buque. A los efectos de su más precisa calificación, se considera incluido en dicha infracción la carencia, deterioro o inexactitud grave de los certificados de reconocimiento que deban llevarse a bordo de los buques.

6. De conformidad con lo previsto en el artículo 115.3.j) de la LPEMM, constituye infracción administrativa de carácter grave el incumplimiento de las normas sobre utilización de estaciones y servicios radioeléctricos por los buques.

7. De conformidad con lo previsto en el artículo 115.3.l) de la LPEMM, constituyen infracciones administrativas de carácter grave los siguientes hechos o conductas:

a) El inicio de la construcción de buques sin la preceptiva autorización del Director general de la Marina Mercante.

b) La realización de las transformaciones, reformas, reparaciones o, en general, cambios que puedan afectar a la seguridad marítima o generar contaminación marina, en la estructura, máquinas, equipo y demás componentes de los buques sin la preceptiva autorización del Director general de la Marina Mercante.

c) La realización de la botadura del buque sin la autorización correspondiente.

d) La realización de las actividades citadas en los párrafos a), b) y c) de este apartado, incumpliendo o contraviniendo las condiciones de la pertinente autorización.

8. De conformidad con lo previsto en el artículo 115.3.m) de la LPEMM, constituye infracción administrativa de carácter grave el desguace o hundimiento voluntario de un buque sin llevar a cabo las inspecciones y controles prescritos en este Reglamento.

9. De conformidad con lo previsto en el artículo 115.3.ñ) de la LPEMM, constituyen infracciones administrativas de carácter grave los siguientes hechos o conductas:

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

A los efectos de su más precisa calificación, se considera incluido en dicha infracción el incumplimiento por parte de las empresas operadoras o del capitán o patrón de poner en conocimiento de los órganos competentes en materia de inspección los hechos que puedan dar lugar a la realización de los reconocimientos extraordinarios y de los reconocimientos para la utilización de remolques.

b) El desistimiento tácito por parte del astillero o del taller titular de una autorización de construcción, transformación, reforma o reparación de buques, sin comunicarlo, tal como prescribe este Reglamento, a la Administración marítima.

c) El incumplimiento por los capitanes o patrones de los buques de la obligación de notificar a la Administración marítima las averías, accidentes de consideración, defectos que se descubran y prácticas de reparación de los buques y sus equipos y elementos, siempre que puedan afectar a la seguridad marítima o poner en peligro la integridad del medio ambiente marino.

10. De conformidad con lo previsto en el artículo 115.4.c) de la LPEMM, se considera infracción administrativa de carácter grave 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.

Artículo 52. *Infracciones muy graves.*

1. De conformidad con lo previsto en el artículo 116.2.a) de la LPEMM, constituyen infracciones administrativas muy graves los siguientes hechos o conductas:

a) Ordenar el capitán o patrón del buque o emprender el mismo la navegación, haciendo peligrar su seguridad, tras haberse negado a someterse a las actividades inspectoras prescritas por la Administración marítima.

b) Ordenar el capitán o patrón del buque o emprender el mismo la navegación, con peligro para su seguridad, habiendo incumplido la obligación de notificar a la Administración marítima las averías, accidentes de consideración, defectos que se descubran y prácticas de reparación de dicho buque y sus equipos, siempre que se pueda poner en peligro la seguridad marítima o la integridad del medio ambiente.

c) Ordenar el capitán o patrón del buque o emprender el mismo la navegación, haciendo peligrar su seguridad, siempre que el estado real del buque o de sus equipos difiera notoriamente de lo que indican sus certificados previstos en este Reglamento o en su normativa de desarrollo.

2. De conformidad con lo previsto en el artículo 116.2.b) de la LPEMM, constituye infracción administrativa muy grave la alteración sustancial realizada en la construcción de los elementos de salvamento de los buques, respecto de las características de los prototipos que hayan sido oficialmente homologados en aplicación de este Reglamento y en su normativa de desarrollo.

3. De conformidad con lo previsto en el artículo 116.2.c) de la LPEMM, constituye infracción adminis trativa muy grave 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.

4. De conformidad con lo previsto en el artículo 116.2.e) de la LPEMM, constituye infracción administrativa muy grave contratar o permitir ejercer las funciones de capitán, patrón u oficial encargado de la guardia durante la navegación a quienes no se encuentran en posesión de titulación suficiente que legalmente les habilite para ello, así como ejercer sin la referida titulación tales funciones salvo en el caso de las embarcaciones de recreo.

5. De conformidad con lo previsto en el artículo 116.2.f) de la LPEMM, constituye infracción administrativa muy grave la falta de conocimiento o cumplimiento por parte de los miembros de la tripulación de los buques españoles de pasaje, de sus obligaciones y funciones atribuidas en el correspondiente Cuadro de obligaciones y consignas para casos de emergencia, aprobado por la Administración de acuerdo con las normas aplicables.

6. De conformidad con lo previsto en el artículo 116.2.g) de la LPEMM, constituye infracción administrativa muy grave el incumplimiento de las normas o resoluciones de la Administración en materia de tripulaciones mínimas de seguridad a las que se refiere el artículo 77 de la LPEMM.

7. De conformidad con lo previsto en el artículo 116.2.h) de la LPEMM, constituye infracción administrativa muy grave el ocasionar accidentes o verse implicados en los mismos, siempre que resulte acreditado que tales accidentes fueron debidos, en todo o en parte, a incumplimientos de las obligaciones previstas en este Reglamento.

8. De conformidad con lo previsto en el artículo 116.3.a) de la LPEMM, constituye infracción administrativa muy grave la navegación sin sistemas de señalización reglamentariamente establecidos que permitan la localización y visualización permanente del buque.

9. De conformidad con lo previsto en el artículo 116.3.b) de la LPEMM, constituye infracción administrativa muy grave la navegación con los certificados, enumerados en este Reglamento o en su normativa de desarrollo, caducados.

10. De conformidad con lo previsto en el artículo 116.3.h) de la LPEMM, constituye infracción administrativa muy grave el falseamiento por los capitanes o patrones de los buques de los datos notificados a la Administración marítima relativos a las averías, accidentes de consideración, defectos que se descubran y prácticas de reparación de los buques y sus equipos y elementos, siempre que puedan afectar a la seguridad marítima o poner en peligro la integridad del medio ambiente marino.

CAPÍTULO III

Sanciones y medidas y accesorias

Artículo 53. *Sanciones.*

Las infracciones previstas en este Reglamento y en su normativa de desarrollo serán sancionadas con las multas y, en su caso, sanciones accesorias previstas en el artículo 120 de la LPEMM.

Artículo 54. *Medidas no sancionadoras.*

Las infracciones darán lugar, además de la imposición de la sanción pertinente, a la adopción, cuando proceda, de las medidas previstas en el artículo 121 de la LPEMM.

Artículo 55. *Indemnización por daños y perjuicios.*

Cuando no fuera posible la restitución de las cosas o su reposición al estado anterior y, en todo caso, cuando se hayan producido daños y perjuicios, los responsables de la infracción deberán abonar las indemnizaciones que procedan, según los criterios enunciados en el artículo 124 de la LPEMM.

Información relacionada

- Téngase en cuenta que las referencias que en el Reglamento se hacen al Real Decreto 809/1999, de 14 de mayo, deben entenderse hechas al Real Decreto 701/2016, de 23 de diciembre. Ref. BOE-A-2016-12273, según se establece en la disposición final 3 de éste último.
- Téngase en cuenta que las referencias a las áreas de gestión contenidas en el Reglamento deben entenderse hechas a las Capitanías Marítimas, según establece la disposición final 2 .3 del Real Decreto 638/2007, de 18 de mayo. Ref. BOE-A-2007-10951.

§ 53

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 primera. *Modificación del 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.*

Se modifica el punto 4 de la sección A del anexo del Real Decreto 1334/2012, de 21 de septiembre, que queda redactado de la forma siguiente:

«4. Notificación de desechos de buques:

Artículos 16, 17 y 21 del Real Decreto 128/2022, de 15 de febrero, sobre instalaciones portuarias receptoras de desechos de 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.

§ 54

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

La Conferencia de los Gobiernos contratantes del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS) de 1974, aprobó el 9 de noviembre de 1988 una serie de enmiendas referentes a las radiocomunicaciones para el Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos (SMSSM) que, entre otras consecuencias, ha supuesto la sustitución del capítulo IV, intitulado «Radiocomunicaciones».

Dichas enmiendas fueron publicadas en el Boletín Oficial del Estado el 19 de mayo de 1990, aunque no alcanzaron plena efectividad hasta el 1 de febrero de 1999.

Dado que el Convenio SOLAS tiene un ámbito de aplicación restringido, debido a que sólo afecta a determinados buques de pasaje, la Organización Marítima Internacional ha recomendado a las Administraciones marítimas que hagan efectivas las normas del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos incluso para los buques a los que no les es de aplicación el Convenio SOLAS.

Por ello, un primer objetivo del reglamento que se aprueba mediante este real decreto consiste en extender la aplicación de las citadas normas, hasta donde resulta posible, a los buques que no contaban hasta ahora con ninguna cobertura legal en materia de radiocomunicaciones.

En lo que afecta a los buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 metros, su regulación se encuentra recogida en el Real Decreto 1032/1999, de 18 de junio, que determina las normas de seguridad que deben cumplir dichos buques y que ha incorporado al ordenamiento jurídico español la Directiva 97/70/CE, del Consejo, de 11 de diciembre de 1997, por la que se establece un régimen armonizado de seguridad para los citados buques. El reglamento que ahora se aprueba pretende completar y precisar, para este tipo de buques, las prescripciones en materia de radiocomunicaciones marítimas recogidas en la normativa reguladora.

Este reglamento viene, igualmente, a solucionar otras dos cuestiones relacionadas con la aplicación del Convenio SOLAS. Al ser éste un convenio de prescripciones mínimas, se ha considerado conveniente, en primer lugar, extender sus exigencias a buques que, en principio, no estaban incluidos dentro de su ámbito regulador y, en segundo término, se concretan las reglas aplicables en aquellas materias para las que el convenio otorga a las autoridades marítimas nacionales libertad de optar entre diferentes alternativas posibles.

Este reglamento, finalmente, pretende acabar con la dispersión y heterogeneidad existente en la regulación de las radiocomunicaciones marítimas en España, proporcionando

un soporte normativo adecuado y suficiente, que comporte la sustitución de normas que han quedado obsoletas, como son la Orden de 10 de agosto de 1957, por la que se aprueba el texto refundido de las normas reguladoras de la Inspección radiomarítima y la Orden de 10 de junio de 1975, sobre regulación del uso de frecuencias y clases de emisión por las instalaciones de radio en los buques.

Este real decreto se dicta al amparo de las competencias que el artículo 149.1.20.ª de la Constitución atribuye al Estado en el ámbito de la marina mercante, cuyo contenido ha quedado definido en el artículo 6 de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y la Marina Mercante, entre los que incluye, en los párrafos c) y d) del apartado primero, la seguridad de la navegación, de la vida humana en el mar y la seguridad marítima. A su vez, el artículo 86 de la Ley 27/1992 atribuye al Ministerio de Fomento la facultad para regular dicha materia, así como la ordenación y control de las inspecciones y controles técnicos y radioeléctricos de los buques civiles españoles.

Se ha cumplido el trámite de comunicación previa a la Comisión de la Unión Europea a los efectos previstos en el Real Decreto 1337/1999, de 31 de julio, que 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 Fomento, con la aprobación previa del Ministro de Administraciones Públicas, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 13 de octubre de 2006,

DISPONGO:

Artículo único. *Aprobación del reglamento.*

Se aprueba el Reglamento por el que se regulan las radiocomunicaciones marítimas a bordo de los buques civiles españoles que se inserta a continuación de este real decreto.

Disposición adicional primera. *Inspección y certificación.*

Las inspecciones y la extensión de certificados a los buques en materia radioeléctrica se regularán por lo dispuesto en el Reglamento de inspección y certificación de buques civiles, aprobado por el Real Decreto 1837/2000, de 10 de noviembre.

Disposición adicional segunda. *Empresas instaladoras y de reparación y mantenimiento de equipos radioeléctricos en los buques.*

No será de aplicación a las empresas instaladoras y de reparación y mantenimiento de equipos radioeléctricos en los buques lo dispuesto en el artículo 15 del Real Decreto 401/2003, de 4 de abril, por el que se aprueba el Reglamento regulador de las infraestructuras comunes de telecomunicaciones para el acceso a los servicios de telecomunicación en el interior de los edificios y de la actividad de instalación de equipos y sistemas de telecomunicaciones.

Disposición adicional tercera. *Creación del Registro de empresas instaladoras, de reparación y mantenimiento de equipos radioeléctricos de los buques.*

Se crea, en la Dirección General de la Marina Mercante, el Registro de empresas instaladoras, de reparación y mantenimiento de equipos radioeléctricos de los buques, que tendrá carácter administrativo.

Disposición transitoria primera. *Empresas instaladoras inscritas en el Registro de empresas instaladoras de telecomunicaciones.*

Las empresas instaladoras que realicen las actividades de reparación y mantenimiento de equipos radioeléctricos en buques, que en la fecha de entrada en vigor de este real decreto se hallaren inscritas en el Registro de empresas instaladoras de telecomunicación, dependiente de la Secretaría de Estado de Telecomunicaciones y para la Sociedad de la Información, dispondrán de un plazo de seis meses para su inscripción en el Registro de

empresas instaladoras, de reparación y mantenimiento de equipos radioeléctricos de los buques.

Será compatible la inscripción en ambos registros.

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.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

1. Quedan derogadas la Orden de 10 de agosto de 1957, por la que se aprueba el nuevo texto refundido de las normas reguladoras de la inspección radiomarítima del Estado y la Orden de 10 de junio de 1975, sobre normas generales que regulan el uso de frecuencias y clases de emisión por las estaciones de radio en los buques y condiciones que deben reunir éstas.

2. Quedan derogadas igualmente cuantas disposiciones de igual e 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 el artículo 149.1.20.ª de la Constitución atribuye al Estado en materia de marina mercante.

Disposición final segunda. *Habilitación normativa.*

El Ministro de Fomento dictará las disposiciones que resulten necesarias para el desarrollo y ejecución de 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 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 3.ª Aprobación de equipos radioeléctricos

Artículo 14. *Normativa reguladora.*

La aprobación de equipos radioeléctricos para su instalación a bordo de los buques se regirá por las normas siguientes:

a) El Real Decreto 809/1999, de 14 de mayo, la Orden del Ministro de Fomento de 12 de diciembre de 2001 y la Orden FOM/599/2003, de 11 de marzo, por las que se actualizan las condiciones técnicas establecidas en el Real Decreto 809/1999, que regulan los equipos radioeléctricos marinos destinados a los siguientes fines:

1.º Formar parte de la instalación de radiocomunicaciones según lo establecido en las disposiciones del capítulo IV del Convenio SOLAS.

2.º Ser utilizados como ayuda a la radionavegación según establece el capítulo V del Convenio SOLAS anteriormente mencionado.

3.º Ser utilizados como dispositivos radioeléctricos de salvamento, tal como establece la regla 6 del capítulo III del Convenio SOLAS.

b) El Real Decreto 1890/2000, de 10 de noviembre.

c) La Decisión de la Comisión de la Unión Europea, de 4 de septiembre de 2003, relativa a los requisitos básicos de los equipos marinos de comunicación por radio destinados a ser utilizados en buques no cubiertos por el Convenio SOLAS y a participar en el Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima.

d) La Orden del Ministro de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, de 26 de marzo de 1996, sobre evaluación de la conformidad de los aparatos de telecomunicación regulados en el Real Decreto 444/1994, de 11 de marzo, sobre compatibilidad electromagnética.

e) Las decisiones y las directivas aprobadas por la Unión Europea en esta materia así como las Resoluciones o Comunicaciones de la Secretaría de Estado de Telecomunicaciones y para la Sociedad de la Información (SETSI) aprobadas o que se aprueben en el futuro.

Artículo 15. *Solicitudes.*

1. Para la obtención de la aprobación a que se refiere el artículo anterior el fabricante del equipo, el importador, o sus representantes legales formularán una solicitud dirigida a la Administración marítima, según los modelos que se recogen en el anexo VII, acompañada

de la documentación en cada caso requerida, según los procedimientos correspondientes al tipo de equipo y su aplicación.

2. La Dirección General de la Marina Mercante notificará la resolución en el plazo de tres meses, transcurrido el cual sin resolución expresa, la solicitud se considerará desestimada.

Artículo 16. *Documentación requerida.*

1. La documentación correspondiente a los equipos regulados en el Real Decreto 809/1999, de 14 de mayo, sujetos al Convenio SOLAS, será la siguiente:

a) Certificado de conformidad, identificado con un timón, emitido por un organismo notificado que acredite el cumplimiento de lo establecido en el Real Decreto 809/1999.

b) Memoria técnica redactada en castellano en la cual figurará una descripción completa y clara del equipo, de la configuración de los distintos elementos que lo componen, del funcionamiento y una exposición breve de la función operacional a la que se destina el equipo dentro del marco normativo del Convenio SOLAS, o fuera de él si se va a utilizar como equipo con carácter voluntario.

Fotografías en color del equipo y de sus partes más relevantes, donde se aprecien nítidamente su marca y modelo.

Manual de instrucciones para el usuario, en castellano.

2. La documentación correspondiente a los equipos regulados por el Real Decreto 1890/2000, será la siguiente:

a) Resolución, cuando proceda, de la Secretaría de Estado de Telecomunicaciones y para la Sociedad de la Información, según se establece en el Real Decreto 1890/2000.

Para equipos receptores, se puede optar por el procedimiento de evaluación de la conformidad regulado en el título III capítulo II del citado real decreto, en cuyo caso se debe presentar la declaración de conformidad del fabricante, en idioma castellano.

b) Fotografías en color del equipo y de sus partes más relevantes, donde se aprecien nítidamente su marca y modelo.

c) Manual de instrucciones para el usuario, en castellano.

3. La documentación correspondiente a los equipos no incluidos en los dos apartados anteriores, tales como sondas y sonares, será la siguiente:

a) Declaración CE de conformidad expedida por el fabricante o su representante legal, en los términos en que dispone la Orden de 26 de marzo de 1996 sobre evaluación de la conformidad de los aparatos de telecomunicación regulados en el Real Decreto 444/1994, de 11 de marzo, sobre compatibilidad electrónica.

b) Fotografías en color del equipo y de sus partes más relevantes, donde se aprecien nítidamente su marca y modelo.

c) Manual de instrucciones para el usuario, en castellano.

Artículo 17. *Verificación.*

1. La Dirección General de la Marina Mercante podrá designar a personal técnico encargado de evaluar el grado de conformidad con las especificaciones técnicas y requisitos funcionales del equipo sometido a autorización. Los gastos originados para la realización de los controles mencionados anteriormente serán de cuenta del interesado si de la documentación técnica presentada no se deriva con claridad el cumplimiento de parte o de la totalidad de las normas técnicas, o si con motivo de las inspecciones reglamentarias se detectan fallos continuados de funcionamiento a bordo.

2. Si, como consecuencia de las inspecciones realizadas a bordo de un buque, se comprueba que un equipo no cumple las condiciones técnicas o de funcionamiento establecidas en la autorización o se detectan fallos continuados de funcionamiento a bordo, se le considerará no amparado por la autorización y se exigirá su desmontaje.

3. Toda modificación o alteración que se pretenda introducir en el equipo deberá de ser autorizada por la Administración marítima, que podrá requerir la aportación de documentación o la realización de los ensayos o los controles técnicos que resulten pertinentes.

La modificación o alteración, de las características técnicas propias del equipo o del uso al que se le destina, podrá conllevar la caducidad de la autorización.

Artículo 18. *Aprobación y asignación del número de registro.*

1. La Dirección General de la Marina Mercante asignará a cada tipo de equipo aprobado para su instalación en buques, un número de registro y lo dará de alta en su base de datos, notificará al solicitante el número asignado, junto con la identificación del tipo de equipo, su marca, modelo, una breve descripción técnica del mismo y su fecha de caducidad.

2. A los equipos a los que hace referencia el artículo 16.2 se les asignará, además, un certificado y su número de registro se publicará en el «Boletín Oficial del Estado».

3. El número de registro asignado por la Dirección General de la Marina Mercante tendrá un periodo de validez de cinco años contados a partir de la fecha de emisión del certificado reglamentario que en cada caso avale la aprobación del equipo, salvo que en dicho certificado se exprese claramente otro periodo distinto.

4. Para la renovación del número de registro deberá presentarse el certificado reglamentario renovado. No obstante, si mediante declaración del fabricante se confirma que no se han variado las características del equipo, podrá eximirse de la presentación del resto de la documentación requerida y bastará añadir a la solicitud dicha declaración.

5. Los certificados extendidos y los números de registro asignados antes la entrada en vigor de este reglamento seguirán teniendo validez hasta su fecha de caducidad.

Artículo 19. *Marcado.*

1. El marcado de cada equipo que vaya a ser instalado en los buques a partir de la entrada en vigor de este reglamento se hará de acuerdo con la normativa comunitaria sobre marcado CE e indicará el cumplimiento de dicha normativa. Para facilitar el control de la inspección marítima, a efectos de su inclusión en el certificado de seguridad radioeléctrica, todos los equipos, deberán exhibir de forma permanente, accesible y claramente identificable, los siguientes datos:

a) Marca, modelo y número de serie.

b) Número de registro asignado por la Dirección General de la Marina Mercante

c) Fecha de caducidad de componentes o elementos sujetos a la misma, tales como baterías, dispositivos de zafa hidrostática u otros que pudieran ser relevantes para mantener las condiciones de funcionamiento adecuadas.

d) Cualquier otra información que se considere relevante.

2. El marcado deberá realizarse por fijación, en material indeleble que no se deteriore y que permita leer en todo momento los datos con nitidez.

Artículo 20. *Repuestos.*

Las empresas fabricantes de equipos cuya certificación corresponda a la Administración marítima deberán comprometerse a disponer de los elementos y repuestos para su correcto mantenimiento, al menos durante un período no inferior a ocho años contados a partir de la asignación del número de registro y garantizarán que tanto unos como otros puedan ser fácilmente adquiridos en los principales puertos españoles.

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 III

Buques comprendidos en el ámbito de aplicación del Real Decreto 1032/1999, 18 de junio

Artículo 40. *Normativa de aplicación.*

1. Los buques pesqueros nuevos mayores de 24 metros y los existentes mayores de 45 metros se regirán, en materia de radiocomunicaciones marítimas, por lo dispuesto en el Real Decreto 1032/1999, de 18 de junio, por el que se determinan las normas de seguridad a cumplir por los buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 metros salvo lo establecido en sus anexos I y II y cumplirán los requisitos específicos de seguridad del anexo del Protocolo de Torremolinos de 1993 sobre seguridad de los buques de pesca.

2. Será de aplicación, asimismo, a los citados buques lo dispuesto en este capítulo, que complementa al Real Decreto 1032/1999, de 18 de junio, en lo que atañe a las radiocomunicaciones marítimas.

Artículo 41. *Exenciones.*

1. En relación con la regla 3 del capítulo IX del Protocolo de Torremolinos y, sin perjuicio de lo indicado en el apartado 2 de este artículo, no se otorgarán exenciones a los buques que se encuentren en el ámbito de aplicación de este capítulo salvo especiales circunstancias en las que, debido a las características del buque de que se trate o a la ausencia de riesgos en la navegación, resulte irrazonable o innecesaria la instalación de algún equipo radioeléctrico en el mismo, aun cuando dichos buques realicen navegaciones en pareja.

2. Si un buque autorizado a realizar navegaciones por una determinada zona va a desplazarse para realizar navegaciones o actividades pesqueras en otra zona de navegación de similares características de forma permanente o por períodos prolongados de tiempo, podrá, en las circunstancias previstas en el apartado 1, ser eximido del equipamiento radioeléctrico exigible para realizar dicho desplazamiento. La Administración marítima establecerá, en este caso, los requisitos adicionales exigibles para el otorgamiento de dicha exención.

3. Todas las exenciones se otorgarán mediante resolución del Director General de la Marina Mercante. La duración y condiciones de las exenciones otorgadas en virtud de este artículo, se especificarán en la resolución.

La variación de las condiciones conforme a las que se concedió una exención implicará su anulación automática, sin necesidad de resolución expresa.

4. Las exenciones de equipos concedidas antes de la fecha de entrada en vigor de este reglamento vencerán a la finalización del plazo indicado en la resolución o en el momento de la entrada en vigor, cuando no se haya especificado plazo alguno.

5. El plazo para dictar y notificar la resolución otorgando o denegando la exención será de un mes, entendiéndose denegado si no se dicta resolución expresa en dicho plazo.

Artículo 42. *Zonas marítimas.*

A efectos de lo dispuesto en el anexo del Protocolo de Torremolinos, en relación con el artículo 3 del Real Decreto 1032/1999, de 18 de junio, las zonas marítimas para los buques a los que sea de aplicación este capítulo son las que se precisan en el artículo 4 de este reglamento.

Artículo 43. *Registros radioeléctricos.*

1. A efectos de lo dispuesto en la regla 16 del capítulo IX del Protocolo de Torremolinos, y a excepción de lo indicado en el apartado siguiente, en los buques de pesca cuya eslora

sea igual o superior a 35 metros se llevará un registro radioeléctrico, diario del servicio radioeléctrico, que cumpla los requisitos indicados en el artículo 6 de este reglamento.

2. No están obligados a disponer del mencionado diario, los buques de eslora comprendida entre 24 y 35 metros, y los mayores de 35 metros que realicen actividades pesqueras exclusivamente dentro de la zona marítima A1. Estos buques anotarán en el diario de abordo todas aquellas incidencias relacionadas con las comunicaciones de socorro de las que tengan conocimiento.

Artículo 44. *Reglas de funcionamiento de equipos e instalaciones radioeléctricas.*

1. De conformidad con lo dispuesto en las reglas 13 y 3 de los capítulos IX y X, respectivamente, del Protocolo de Torremolinos, y con la excepción de lo que se establece en el apartado siguiente, todos los equipos radioeléctricos, antenas y cualquier otro elemento que forme parte de los equipos y que deban instalarse obligatoriamente en los buques sujetos a las prescripciones del mencionado protocolo, cumplirán con los requisitos exigidos por el Real Decreto 809/1999, de 14 de mayo, y dispondrán del marcado de conformidad recogido en su anexo C.

2. Lo dispuesto en el apartado anterior no se aplicará a los equipos de instalación obligatoria instalados en los buques antes de la entrada en vigor de este reglamento.

Estos equipos y los restantes que se hayan instalado sin tener carácter obligatorio, podrán mantenerse, hasta su sustitución voluntaria, aun cuando no dispongan de un certificado de aprobación o número de registro en vigor, siempre que la Administración marítima considere que cumplen las condiciones mínimas de seguridad y compatibilidad electromagnética. En caso de vencimiento de la autorización de los equipos, no obstante, no podrán ser instalados en otro buque a no ser que éste sea propiedad del mismo armador y la nueva instalación sea autorizada por la Administración marítima.

Los radares y ecosondas que se instalen en los buques de eslora inferior a 35 metros podrán ser eximidos del cumplimiento de lo indicado en el apartado 1. Estos equipos así como las radiobalizas personales de 121,5 MHz y el receptor o radiogoniómetro apropiados para la recepción de sus señales a los que se hace referencia en el artículo 22,2, deberán disponer del número de registro de acuerdo con los requisitos indicados en el artículo 16.2.

3. La potencia de emisión de los transmisores de los equipos de MF o MF/HF de los que deban ir provistos estos buques no será inferior a los 100 vatios para los buques que realicen navegaciones por las zonas marítimas A3/A4 y a los 75 vatios para aquellos que realicen navegaciones por la zona marítima A2.

4. Los buques de eslora igual o superior a 75 metros deberán ir provistos de los medios adecuados para mantener la privacidad de las comunicaciones cuando los equipos sean utilizados por los tripulantes con fines particulares.

Artículo 45. *Personal de radiocomunicaciones.*

1. De acuerdo con lo dispuesto en la regla 15 del capítulo IX del Protocolo de Torremolinos, a menos que el operador del buque opte por el método de mantenimiento del equipamiento radioeléctrico a bordo, en los buques de pesca de eslora igual o superior a 75 metros, tanto el capitán o patrón, como el resto de los oficiales con responsabilidad de guardia en el mismo, deberán estar en posesión del COG si el buque navega por zonas marítimas A2, A3 o A4, o del COR, si el buque navega únicamente por la zona marítima A1. En los buques de eslora comprendida entre 24 y 75 metros y hasta el 1 de junio de 2006, únicamente será necesario que el capitán o patrón y uno de los oficiales con responsabilidad de guardia dispongan de dicha certificación. A partir de dicha fecha todos ellos deberán estar en posesión de la mencionada certificación.

Sin embargo, si un buque, cualquiera que sea su eslora, dispone de personal para el mantenimiento radioeléctrico a bordo, únicamente será necesario que el capitán o patrón o uno de los oficiales de navegación dispongan de la mencionada certificación.

2. En todos los buques a los que se aplique este capítulo se designará un titulado competente, entre los mencionados en el apartado 1, para desempeñar exclusivamente tareas de radiocomunicaciones en caso de un siniestro. El nombre de esta persona y el tipo de certificado que posee deberán anotarse en el diario del servicio radioeléctrico del buque o en el diario de navegación del buque al comienzo de cada viaje. Esta exigencia se expresará

también, si procede, en el cuadro de obligaciones y consignas del buque para casos de emergencia.

Artículo 46. *Prescripciones relativas al mantenimiento.*

1. En relación con lo dispuesto en la regla 14 del capítulo IX del Protocolo de Torremolinos, y con la excepción prevista en el apartado siguiente, el método de mantenimiento de los equipos radioeléctricos será potestativo para el operador del buque, que deberá comunicar a la Administración marítima el método o métodos elegidos en el momento en que el buque se adapte al SMSSM. La Administración marítima podrá aceptar una combinación de los tres métodos indicados, siempre que considere que con ello el buque cumple con los mismos niveles de seguridad exigidos en las prescripciones funcionales de la regla 4 del capítulo IX del Protocolo.

2. Los buques de eslora comprendida entre 24 y 45 metros que permanezcan en el mar por un período no superior a 30 días, aunque realicen navegaciones en las zonas marítimas A3 o A4, únicamente estarán obligados al cumplimiento de uno de los tres métodos establecidos. El método obligatorio para dichos buques, será el de duplicación de equipos.

Artículo 47. *Equipamiento radioeléctrico prescrito para los buques y duplicaciones.*

1. El equipamiento radioeléctrico de que deberán estar provistos los buques de pesca españoles a los que se aplique este capítulo será el indicado para ellos en el Protocolo de Torremolinos (capítulos VII, IX y X), según les sean de aplicación en función de la zona de navegación.

2. A efectos de lo dispuesto en el art. 13.1 bis) del capítulo VII del Protocolo, los buques de eslora inferior a 45 metros que realicen sus actividades pesqueras por la zona marítima A1 exclusivamente podrán ir provistos únicamente de dos equipos radiotelefónicos portátiles de VHF, si llevan a bordo seis o menos tripulantes.

3. Además, aquellos buques que faenen en la zona Norte llevarán un respondedor de radar por cada aro salvavidas, bote de rescate y balsa salvavidas, de los que obligatoriamente deban ir provistos.

4. Los tripulantes de estos buques cuya función principal a bordo se lleve a cabo sobre la cubierta irán provistos, independientemente de la zona marítima por donde realicen sus navegaciones, de la radiobaliza personal de 121,5 MHz a la que hace referencia el artículo 22,2 de este Reglamento.

5. Los buques cuya navegación o actividad pesquera se desarrolle en la zona marítima A1 y que opten por la duplicación de equipos como método de mantenimiento, deberán llevar como equipo duplicado una instalación de VHF de iguales características a la exigida como equipo básico obligatorio.

6. Los buques cuya navegación o actividad pesquera se desarrolle en las zonas marítimas A1 y A2 y que opten por la duplicación de equipos como método de mantenimiento, deberán llevar los siguientes equipos duplicados:

a) Una instalación radioeléctrica de VHF de iguales características a la exigida como equipo básico obligatorio.

b) Una instalación radioeléctrica de MF que cumpla con las prescripciones sobre socorro y seguridad indicadas en la regla 8.1 del capitulo IX del Protocolo de Torremolinos, o bien una ETB o una instalación de MF/HF que cumplan con las prescripciones sobre socorro y seguridad indicadas en la Regla 9.1 y 9.2, respectivamente, del citado capítulo IX del Protocolo.

7. Los buques cuya navegación o actividad pesquera se desarrolle en las zonas marítimas A1, A2 y A3/A4 y que opten por la duplicación de equipos como uno de sus métodos de mantenimiento, deberán llevar los siguientes equipos duplicados:

a) Una instalación radioeléctrica de VHF de iguales características a la exigida como equipo básico obligatorio.

b) Una instalación radioeléctrica de MF/HF que cumpla con las prescripciones sobre socorro y seguridad indicadas en la regla 10.2 del capítulo IX del Protocolo. La función de radiotelefonía y telegrafía de impresión directa de banda estrecha utilizada para las

comunicaciones de socorro y seguridad en este equipo, podrá ser sustituida por la instalación de otra ETB.

c) Una radiobaliza de 406 MHz del sistema COSPAS-SARSAT o de 1,6 GHz de INMARSAT: esta prescripción únicamente será obligatoria para los buques iguales o mayores de 5.000 toneladas.

8. El equipo principal del que deberán ir provistos los buques que naveguen en las zonas marítimas A3/A4 será una ETB, salvo que realicen navegaciones o labores de pesca en zonas marítimas A4 permanentemente o por prolongados períodos de tiempo, en cuyo caso el equipo principal será la instalación de MF/HF, cuya función de telegrafía de impresión directa del equipo de MF/HF no podrá ser sustituida. En tal caso el equipo duplicado será la ETB.

Artículo 48. *Equipos de seguridad de la navegación.*

Los buques de eslora igual o superior a 24 metros están obligados a disponer de una instalación de radar y una ecosonda, además de los equipos náuticos a que hace referencia la regla 3 del capítulo X del Protocolo de Torremolinos y, sin perjuicio de lo indicado en el apartado A).9 del anexo III del Real Decreto 1032/1999, de 18 de junio, en relación con el apartado 7 de dicha regla.

Las reglas de funcionamiento de estos equipos se adaptarán a lo indicado en el artículo 44 de este reglamento.

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 4.ª Equipamiento radioeléctrico para buques de pesca ajenos al Real Decreto 1032/1999

Artículo 64. *Pesca local.*

1. Los buques autorizados a realizar navegaciones o faenas de pesca local y que dispongan de espacios cubiertos habitables, deben ir provistos de 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 y una radiobaliza de 406 MHz, de activación automática y manual.

Los equipos de VHF deberán ser aptos para utilizar las técnicas de LSD a partir del 1 de enero de 2009.

2. Los buques que no dispongan de espacios cubiertos habitables autorizados a realizar navegaciones o faenas de pesca más allá de las tres millas de la costa, deben ir provistos de un equipo portátil de VHF o de una radiobaliza de 406 MHz de activación manual, según criterio de la Capitanía marítima de primera de la zona en la que ejerzan su actividad.

3. Los buques que no dispongan de espacios cubiertos habitables y realicen sus navegaciones o faenas de pesca dentro de las tres millas de la costa o aquellos cuya actividad de pesca se realice en el interior de puertos, radas o bahías deben ir provistos de los equipos que, por seguridad, requiera la Capitanía marítima de primera de la zona donde ejerzan su actividad, teniendo en cuenta las condiciones meteorológicas y de seguridad de dicha zona.

Artículo 65. *Pesca de litoral.*

1. Los buques autorizados a realizar navegaciones o faenas de pesca de litoral, deben disponer del equipamiento mínimo siguiente:

a) Una instalación radioeléctrica de MF capaz de 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 4.000 kHz, o una ETB. Esta prescripción no será aplicable a los buques que realicen faenas de pesca en el litoral mediterráneo.

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.

d) Un equipo radiotelefónico bidireccional portátil de VHF.

e) Un respondedor de radar de 9 GHz.

2. Los equipos de MF y VHF deberán ser aptos para utilizar las técnicas de LSD a partir del 1 de enero de 2008.

Artículo 66. *Pesca de altura y gran altura.*

1. Los buques autorizados a realizar navegaciones o faenas de pesca de altura o gran altura deben disponer del equipamiento siguiente:

a) 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, o una ETB.

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.

d) Dos equipos radiotelefónicos bidireccionales portátiles de VHF.

e) Un respondedor de radar de 9 GHz.

2. Los equipos de MF/HF y VHF deberán ser aptos para utilizar las técnicas de LSD a partir del 1 de enero de 2007.

Artículo 67. *Otros equipos.*

1. Además de lo previsto en los artículos 65 y 66, los buques de pesca de litoral, altura y gran altura, deben disponer, a partir de los seis meses siguientes a la entrada en vigor de este reglamento, de un receptor NAVTEX, una instalación de radar y una ecosonda.

2. Los buques de pesca de altura y gran altura deben ir provistos de una radiobaliza personal de 121,5 MHz, con las características indicadas en el artículo 22.2, por cada tripulante cuya principal función a bordo se lleve a cabo sobre cubierta.

3. Los buques clasificados de pesca de litoral y de pesca local que dispongan de espacios cubiertos habitables, dispondrán del mencionado equipo a partir del 1 de enero de 2008. Hasta la citada fecha su uso será voluntario.

[. . .]

ANEXO I

ANEXO I
(Anverso)

Diario del servicio radioeléctrico (SMSSM)

DISTINTIVA: _____ Nº IDENTIFICACIÓN SERVICIO MÓVIL MARÍTIMO (M.M.S.I): _____

DÍA Y HORA (UTC)	SITUACIÓN DEL BUQUE		ACCIONES DE LOS OPERADORES/OBSERVACIONES	FRECUENCIA, CANAL O SATELITE
	LATITUD	LONGITUD		

Vº Bº CAPITÁN

(Reverso)

COMPROBACIONES DE LAS INSTALACIONES RADIOELÉCTRICAS

COMPROBACIONES ANTES DE SALIR A LA MAR	COMPROBACIONES DIARIAS	COMPROBACIONES SEMANALES	COMPROBACIONES MENSUALES
El capitán certifica que, en el día_____, en viaje de salida para el puerto de_____, han sido realizadas las comprobaciones que se indican, con resultado_____. 1.- Funcionamiento correcto de todos los equipos radioeléctricos. 2.- Funcionamiento correcto de la instalación de radar y la ecosonda. 3.- Comprobación de la correcta ubicación en su soporte de la/s radiobaliza/s y sus zafas hidrostáticas. 4.- Comprobación de la correcta ubicación y fácil disponibilidad de los Respondedores de Radar y los equipos portátiles de VHF. 5.- Comprobación visual del estado de todas las antenas. 6.- Revisión de las baterías de reserva.	**El capitán certifica que, en el día/s_____, han sido realizadas las comprobaciones rutinarias que se indican, con resultado_____.** 1.- Funcionamiento de los equipos radioeléctricos de LSD y Radiotelefonía y equipos de radionavegación, con sus medios propios y sin emitir señales al exterior. 2.- Revisión visual de radiobalizas y zafas hidrostáticas. 3.- Revisión visual de los equipos portátiles de VHF. 4.- Revisión visual de los Respondedores de Radar. 5.- Funcionamiento correcto del radar y ecosonda. 6.-Funcionamiento correcto del VDR (si procede). 7.- Comprobación del estado **de las baterías de reserva.**	**El capitán certifica que, en la semana número_____, han sido realizadas las comprobaciones que se indican, con resultado_____.** 1.- Funcionamiento de los equipos de LSD, radiotelefonía y radiotelex, mediante una llamada a la estación costera de_____. 2.- Funcionamiento de los equipos terminales de Inmarsat mediante una llamada a la estación terrena costera de _____. 3.- Funcionamiento de los equipos portátiles de VHF con sus baterías secundarias, de uso diario. 4.- Comprobación del estado de carga de las baterías de reserva.	**El capitán certifica que, en el mes_____, han sido realizadas las comprobaciones que se indican, con resultado_____.** 1.- Comprobación de radiobalizas, usando los medios propios de que esta dotado el equipo, sin hacer uso del sistema satelitario. Limpieza de las mismas. 2.- Comprobación y limpieza del funcionamiento de cada Respondedor de Radar, con sus medios propios. 3.- Comprobación de las condiciones de seguridad de las baterías de reserva así como sus conexiones y compartimentado de las mismas. Limpieza de las mismas. 4.- Comprobación y limpieza de antenas y aisladores. 5.- Comprobación de las fechas de caducidad de las baterías de las radiobalizas, sus zafas hidrostáticas, así como de las de los Respondedores de radar y equipos portátiles de VHF. 6.- Comprobación de la disponibilidad a bordo de todos los manuales de los equipos, del contrato de mantenimiento en tierra (si procede) y publicaciones actualizadas. 7.- Comprobación de la validez de la Licencia de Estación de Barco. 8.- Comprobación de la disponibilidad y buen estado de la antena de respeto (si Procede).
OBSERVACIONES	OBSERVACIONES:	OBSERVACIONES:	OBSERVACIONES:

ANEXO II

ANEXO II

Ministerio de Fomento
Secretaría General de Transportes
Dirección General de la Marina Mercante

LICENCIA DE ESTACIÓN DE BARCO

Licence de station de navire

Ship station licence

LICENCIA No:..... **VÁLIDA HASTA:**.....

De conformidad con (indicar la norma nacional aplicable) y con el Reglamento de Radiocomunicaciones vigente, se autoriza por la presente a instalar y utilizar los equipos radioeléctricos que se describen a continuación:

(1) NOMBRE DEL BUQUE	*(2)Distintivo/MMSI*	*(3) GT/eslora*	*(4)Titular de la Licencia*	*(5) Áreas de navegación autorizadas*

	Nº de Equipos	*Tipo de equipo*	*Potencia*	*Clase emisión*	*Bandas o frecuencias autorizadas (*)*
(6) Transmisores					
(7) Dispositivos de salvamento y otros Equipos					

(*) A no ser que se especifique expresamente lo contrario, las frecuencias autorizadas serán únicamente las atribuidas por la U.I.T. al servicio móvil marítimo.
Autoridad que expide la Licencia:

Lugar/Fecha Sello/Firma:

ANEXO III

ANEXO III

Hoja de Registro de radiobalizas por satélite

Marca:	**Modelo:**
Nº de Serie:	**Núm Aprob/Registro D.G.M.M.:**

NOMBRE DEL BUQUE :

Bandera: **Tonelaje/Eslora:**

Tipo de buque: Carga [ ] Pasaje [ ] Pesquero [ ] Recreo [ ] Otro [ ]

Distintivo Buque: **MMSI :**

Naviero/Armador: Nombre:
Dirección:
Teléfono permanente de Contacto:

Identificación EPIRB: | | | | | | | | | | | | | | | |

Tipo de Homing:

Fecha Cambio de Batería:

Fecha Cambio del Liberador:

Es obligatorio consignar todos los datos

Declaro que los datos registrados son ciertos y que la Radiobaliza ha sido programada de acuerdo con lo exigido por la Dirección General de la Marina Mercante.

Por la Empresa
Lugar y fecha:

D./Dña.
Firma/Sello

ANEXO IV

ANEXO IV

Solicitud de inscripción en el Registro de instaladores de equipos de radiocomunicaciones y/o de empresas proveedoras de servicios de mantenimiento en tierra para buques de la Dirección General de la Marina Mercante

DATOS DEL SOLICITANTE

Nombre o razón social:.....
Domicilio social: .....
Documento de identificación (CIF/NIF): .....
Representado legalmente por don: .....
En calidad de:.....con DNI/Pasaporte número:.....

DATOS RELATIVOS A LA NOTIFICACIÓN:

Domicilio para notificaciones: .....
Localidad: ..... Provincia: .....
Distrito postal:....Teléfono: ..... Fax: .....
Correo electrónico: .....

SOLICITA a la Dirección General de la Marina Mercante del Ministerio de Fomento, su inscripción en el registro de:

☐ Instalador de Equipos de radiocomunicaciones y de radionavegación

☐ Proveedor de servicios de mantenimiento en tierra

☐ Proveedor de servicios de reparación

según lo establecido en el artículo 9 de Reglamento de Radiocomunicaciones Marítimas (R.D.:...., de .....), para actuar como empresa tipo/s:

☐ Tipo M-1 (Zonas Marítimas A1, A2, A3/A4)

☐ Tipo M-2 (Zonas Marítimas A1, A2)

☐ Tipo M-3 (Otros equipos) (relacionar en hoja aparte los equipos para los cuales se pide la autorización)

Y para ello, aporta la documentación que se indica a continuación:

☐ Fotocopia compulsada del DNI/NIF del solicitante o copia cotejada de las escrituras de apoderamiento de su representante.

☐ Justificante ,si procede, de que el solicitante está dado de alta en el epígrafe correspondiente del Impuesto de Actividades Económicas.

☐ Justificante de estar al corriente en sus obligaciones tributarias.

☐ Justificante de estar al corriente en sus obligaciones con la Seguridad Social.

☐ Copia cotejada de las escrituras de constitución de la sociedad.

☐ Fotocopia del/los título/s académico/s del/los titulado/s competente/s.

☐ Relación de puertos donde disponen de servicios de instalación y/o mantenimiento.

☐ Certificados de los cursos de reciclaje y actualización tecnológica realizados. (Para empresas asimiladas)

☐ Relación de las instalaciones realizadas en el último año. (Para empresas asimiladas).

☐ Justificante del Seguro de Responsabilidad Civil

En....., a.....de.....
El solicitante,
(sello y firma)

DIRECTOR GENERAL DE LA MARINA MERCANTE

ANEXO V

ANEXO V

Certificado de idoneidad de la instalación radioeléctrica

DATOS DE LA EMPRESA INSTALADORA:

NOMBRE O RAZÓN SOCIAL:.....
NÚMERO DE REGISTRO DE LA D.G.M.M.: .....
DOMICILIO.....

DATOS DE LA INSTALACIÓN RADIOELÉCTRICA:

NOMBRE DEL BUQUE: .....
SEÑAL DE IDENTIFICACIÓN:.....
GT:.....ESLORA .....
TIPO DE INSTALACIÓN (A1, A2, A3, A4):.....
REALIZADA EN:.....
PROPIETARIO DEL BUQUE.....

La empresa instaladora arriba indicada CERTIFICA que la instalación radioeléctrica del buque,.....ha sido realizada de acuerdo con las prescripciones establecidas en el Reglamento de Radiocomunicaciones Marítimas (R.D.....de.....), y cumple con los requerimientos establecidos por las Recomendaciones y Resoluciones de la Organización Marítima Internacional (OMI) y la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT).

En ....., a.....de....., de .....

El representante de la empresa instaladora Vº Bº del Inspector Radiomarítimo

☐ **DIRECTOR GENERAL DE LA MARINA MERCANTE**

☐ **CAPITANÍA MARÍTIMA DE:**

ANEXO VI

ANEXO VI

Solicitud de Autorización de instalación y/o desmontaje de equipos radioeléctricos

DATOS DEL BUQUE:

NOMBRE	DISTINTIVA	MMSI	CLASE	GGT	ESLORA
PUERTO DE MATRÍCULA	NAVIERO/ARMADOR				

La empresa :..... con número de registro de la Dirección General de la Marina Mercante....., solicita para el buque indicado, la autorización de INSTALACIÓN y/o DESMONTAJE de los equipos que se relacionan a continuación y que tendrá lugar en el puerto de.....en fecha.....

Fecha y firma del solicitante

Tipo equipo	Marca/Modelo	Nº serie	Nº Aprob/Regist	I/D(1)	Observaciones (2)

(1) (I) Instalación (D) Desmontaje
(2) Espacio reservado para la inspección

De conformidad con el Reglamento de Radiocomunicaciones Marítimas se AUTORIZA/DENIEGA la instalación/desmontaje de los equipos radioeléctricos que se indican.

En.....a.....de.....de.....

EL INSPECTOR
(Firma y sello del Inspector)

CAPITANÍA MARÍTIMA DE:.....

ANEXO VII

ANEXO VII
Solicitud de registro de equipos radioeléctricos marinos

DATOS DEL SOLICITANTE

Nombre o razón social: .....
Domicilio social: .....
Documento de identificación (CIF/NIF): .....
Representado legalmente por don: .....
En calidad de: ..... con DNI/Pasaporte número: .....

DATOS RELATIVOS A LA NOTIFICACIÓN:

Domicilio para notificaciones: .....
Localidad: ..... Provincia: .....
Distrito postal: ..... Teléfono: ..... Fax: .....
Correo electrónico: .....

SOLICITA a la Dirección General de la Marina Mercante del Ministerio de Fomento, el Número de registro del siguiente equipo:

DATOS DEL EQUIPO:

Tipo de equipo: .....
Marca: .....
Modelo: .....
Fabricado por: *(nombre y dirección del fabricante)*: .....
Normativa técnica/Organismo Notificado/Centro de ensayo: .....
.....
.....
Esquema simple de la configuración de los diferentes elementos del equipo: .....
.....
.....

Y para ello, aporta la siguiente documentación:

☐ Fotocopia compulsada del DNI/NIF del solicitante o copia adverada de las escrituras de apoderamiento de su representante.

☐ Certificado de Conformidad del equipo.

☐ Memoria técnica del equipo.

☐ Manual de instrucciones.

☐ Fotografías del equipo.

☐ Otros Certificados o documentos (indicar cuales).

(1). .....

(2) .....

(3) .....

(4) .....

(5) .....

En....., a.....de.....

El solicitante,

(sello y firma)

DIRECTOR GENERAL DE LA MARINA MERCANTE

ANEXO VIII

ANEXO VIII

CERTIFICADO DE SEGURIDAD RADIOELÉCTRICA
(ANVERSO)

DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE

CAPITANÍA MARÍTIMA de:

SE CERTIFICA: Que en el buque abajo descrito han sido reconocidos, con fecha:_____, en el puerto de:_____, las instalaciones radioeléctricas y equipos de radiocomunicaciones y radionavegación instalados a bordo, a tenor de lo dispuesto en el Reglamento de Radiocomunicaciones Marítimas (R.D..... de.....), en el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en la Mar (SOLAS), y en la legislación nacional vigente.

En_____a_____de_____de_____

El Funcionario autorizado

NOMBRE DEL BUQUE	DISTINTIVA	MMSI	CLASE	REGISTRO (GT)	ESLORA (L)

PUERTO DE MATRÍCULA	NAVIERO/ARMADOR	PUERTO Y FECHA DEL ÚLTIMO RECONOCIMIENTO	CADUCIDAD DE ESTE CERTIFICADO

OBSERVACIONES Y NOTAS:

IMPORTANTE: Es obligatorio tener este Certificado a bordo a disposición de la Administración marítima

(REVERSO)
Inventario de seguridad radioeléctrica

Buque:	Distintivo:	MMSI:	NIB:

LICENCIA DE ESTACIÓN DE BARCO Nº:	VÁLIDA HASTA:
ZONAS MARÍTIMAS POR LAS QUE EL BUQUE ESTÁ AUTORIZADO A NAVEGAR:	
TIPO DE MANTENIMIENTO ELEGIDO: ≠# Mantenimiento en tierra:_____Número de autorización de la empresa:_____ ≠# Duplicación de equipos:_____. ≠# Mantenimiento a bordo:_____Nombre de la persona encargada del mantenimiento:_____	

FECHA CADUCIDAD BATERÍAS DE LAS RADIOBALIZAS:			
FECHA CADUCIDAD DE LOS DISPOSITIVOS DE LIBERACIÓN HIDROSTÁTICA ASOCIADOS A CADA UNA DE LAS RADIOBALIZAS:			
FECHA CADUCIDAD BATERÍAS RESPONDEDORES DE RADAR:			
FECHA CADUCIDAD BATERÍAS EQUIPOS PORTÁTILES DE VHF:			

EQUIPAMIENTO RADIOELÉCTRICO Y DE RADIONAVEGACIÓN

UNIDADES AUXILIARES:

UNIDAD	MARCA/MODELO	Nº SERIE	Nº LLAMADA	CONECTADO A

EQUIPOS RADIOELÉCTRICOS:

MARCA/MODELO	Nº APROBACIÓN/REGISTRO	Nº SERIE	FRECUENCIAS ASIGNADAS

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**:

§ 55

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)

Ministerio de Fomento
«BOE» núm. 131, de 1 de junio de 2007
Última modificación: 15 de febrero de 2024
Referencia: BOE-A-2007-10867

El artículo 6.1 de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de puertos del Estado y de la marina mercante, considera como marina mercante, a efectos de lo dispuesto en la propia norma, la ordenación y el control de la flota civil española, la seguridad de la navegación y de la vida humana en el mar y la prevención de la contaminación producida desde los buques.

Por otra parte, el artículo 8 de la citada ley incluye dentro del concepto técnico y jurídico de la flota civil española a la flota pesquera nacional.

Para completar los dos preceptos anteriores, el artículo 74 de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, encomienda a la marina mercante, en el cumplimiento de su política, la tutela de la seguridad de la vida humana en la mar, la seguridad marítima y de la navegación y la protección del medio ambiente marino. Al mismo tiempo, el artículo 86 confiere la competencia sobre las citadas materias al Ministerio de Fomento.

Al objeto de garantizar el cumplimiento de los objetivos descritos, se aprobó el Real Decreto 1032/1999, de 18 de junio, por el que se determinan las normas de seguridad a cumplir por los buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 metros, que se dictó en aplicación de la Directiva 97/70/CE, del Consejo y la Directiva 99/19/CE, de 18 de marzo, por las que se implantaron en la Unión Europea los principios del Protocolo de Torremolinos sobre seguridad de los buques de pesca, y que ha sido modificado por el Real Decreto 1422/2002, de 27 de diciembre, en aplicación de la Directiva 2002/35/CE.

No obstante, la mayor parte de la actividad pesquera en España se lleva a cabo en embarcaciones menores de 24 metros de eslora (L), las cuales no están incluidas en el ámbito de aplicación de los reales decretos anteriormente citados, sino sujetas a una normativa dispersa que regula aspectos parciales. El Real Decreto 1837/2000, de 10 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de inspección y certificación de buques civiles, se aplica a los aspectos procedimentales y a los relacionados con las inspecciones y la obtención de certificados; la Orden de 29 de julio de 1970 por la que se establecen las normas de estabilidad para buques pesqueros y la Orden de 17 de noviembre de 1947 sobre alturas mínimas de líneas de máxima carga, regulan prescripciones técnicas referidas a su construcción.

A efectos de garantizar el cumplimiento de los objetivos que establece el artículo 74 de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, se hace necesario regular globalmente todas las cuestiones que, desde una perspectiva técnica y jurídica, afectan a la seguridad marítima y

de la vida humana en la mar relacionadas con las actividades desarrolladas por los buques pesqueros menores de 24 metros de eslora (L), de manera que se establezca un marco legal que pueda aplicarse con carácter general a este tipo de embarcaciones.

En cumplimiento del procedimiento establecido en el Real Decreto 1337/1999, de 31 de julio, que regula la remisión de información en materia de normas y reglamentaciones técnicas y reglamentos relativos a los servicios de la sociedad de información que incorpora la Directiva 98/34/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de junio, en la elaboración de este real decreto se ha cumplido el trámite de notificación previa a la Comisión europea.

En su virtud, a propuesta de la Ministra de Fomento, previo informe del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión de 27 de abril de 2007.

DISPONGO:

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

Artículo 1. *Objeto.*

Este real decreto tiene por objeto la determinación de las normas técnicas, de seguridad y prevención de la contaminación que han de cumplir todas las embarcaciones pesqueras con cubierta, cubierta parcial y sin cubierta, abanderadas en España, y cuya eslora (L) sea inferior a 24 metros (m).

Artículo 2. *Definiciones.*

A efectos de lo dispuesto en este real decreto, salvo disposición expresa en otro sentido, se aplicarán las siguientes definiciones:

1. «Buque o embarcación pesquera»: buque utilizado comercialmente para la captura de peces, focas, morsas u otros recursos vivos del mar.

2. «Buque o embarcación con cubierta»: buque provisto de al menos una cubierta estructural corrida de proa a popa y estanca a la intemperie.

3. «Buque o embarcación con cubierta parcial»: embarcación en la que al menos dos terceras partes de la proyección horizontal del área total de diseño se constituye por cubiertas, cabinas, protecciones o tapas de escotilla rígidas que sean estancas al agua, que se hayan diseñado para verter agua al mar, en las que toda este área esté comprendida dentro de L/3 a partir de la perpendicular de proa.

4. «Buque o embarcación sin cubierta»: embarcación que no cuenta con ninguno de los elementos mencionados en los dos puntos anteriores.

5. «Transformación, reforma o gran reparación»: cualquier transformación, reforma u otra modificación realizada en un buque y que tenga, o pueda tener, influencia significativa sobre cualquier aspecto de la seguridad marítima o de la prevención de la contaminación del medio ambiente marino. También se entenderán las reparaciones que se realicen a un buque o a uno de sus elementos como consecuencia de una avería, accidente, defectos detectados, funcionamientos defectuosos o simplemente como consecuencia de prácticas periódicas de reparación, y que tengan o puedan tener influencia significativa sobre cualquier aspecto de la seguridad del buque, así como sobre la prevención de la contaminación del medio ambiente marino. En este sentido se entenderá dentro de este concepto toda modificación que reúna alguna de estas características:

a) Que altere las dimensiones o características principales del buque, como puede ser la eslora, la manga, el puntal, su arqueo u otras.

b) Que prolongue apreciablemente la duración en servicio de un buque.

c) Que tenga influencia sobre la resistencia estructural del buque, sobre su estabilidad bien al estado intacto o después de avería, o sobre su compartimentado.

d) Que suponga un cambio del tipo de buque o de su grupo y/o clase.

e) Que afecte a las características principales de su maquinaria propulsora.

f) Que altere las características del buque hasta tal punto que con las nuevas pasaría a quedar sujeto a otras disposiciones o requisitos reglamentarios.

6. «Buque o embarcación nueva»: buque pesquero respecto al cual se produce alguna de las siguientes circunstancias:

a) Haber formalizado el pertinente contrato de construcción o de transformación, en la fecha de entrada en vigor de este real decreto o posteriormente.

b) Haber adjudicado el contrato de construcción o de transformación antes de la fecha de entrada en vigor de este real decreto, y la entrega se produzca al menos un año después de dicha fecha.

7. «Buque o embarcación existente»: embarcación pesquera que no es nueva.

8. «Aprobado»: es el resultado de un acto administrativo mediante el cual la Administración marítima declara que una embarcación, sus elementos y sus equipos, se ajustan a la normativa aplicable en materia de seguridad y prevención de la contaminación.

9. «Eslora (L)»: se considerará igual al 96 % de la eslora total en la flotación correspondiente al 85 % del puntal mínimo de trazado medido desde el canto superior de la quilla, o la distancia existente entre la cara proel de la roda y el eje de la mecha del timón en esa flotación, si esta última magnitud es mayor. En los buques proyectados con quilla inclinada la flotación de referencia para medir la eslora será paralela a la flotación de proyecto.

10. «Eslora total (Lt)»: es la distancia medida paralelamente a la línea de agua de proyecto, entre dos planos perpendiculares a la línea de crujía; uno de ellos que pase por la parte más saliente a popa del buque, y el otro por la parte más saliente a proa del mismo.

En las embarcaciones menores de 15 m de eslora total, se podrá tomar como eslora (L) el 80 % de dicha eslora total.

11. «Perpendiculares»: las perpendiculares de proa y de popa deberán tomarse en los extremos de proa y de popa de la eslora (L). La perpendicular de proa deberá coincidir con la cara de proa de la roda en la flotación en que se mide la eslora.

12. «Centro del buque»: el punto medio de la eslora (L).

13. «Manga»: salvo indicación expresa en otro sentido, la manga (B) será la manga máxima del buque, medida en el centro del mismo hasta la línea de trazado de la cuaderna en los buques de forro metálico, o hasta la superficie exterior del casco en los buques con forro de otros materiales.

14. «Puntal (D)»: es la distancia vertical medida en el centro del buque, desde la línea de quilla hasta la cara alta del bao de la cubierta de trabajo, en su intersección con el costado.

En los buques cuyo trancanil sea redondeado, el puntal se medirá hasta el punto de intersección de las líneas de trazado de la cubierta con la chapa de cierre lateral del forro, prolongándose las líneas como si el trancanil fuera de diseño angular.

Cuando la cubierta de trabajo tenga saltillo y su parte elevada se extienda por encima del punto en que se haya de determinar el puntal, éste se medirá hasta una línea de referencia que esté en la prolongación ideal de la parte inferior de la cubierta paralela a la parte elevada.

En embarcaciones sin cubierta, el «puntal» es la distancia vertical medida en el centro del buque, desde la línea de quilla hasta la cara alta de la tapa de regala. Si la embarcación tiene bancadas laterales en toda la eslora y orificios en el costado para descargar el agua, el puntal se medirá verticalmente en el centro del buque desde la línea de quilla hasta la cara superior de la bancada en el costado.

15. «Máxima flotación de servicio»: es la flotación correspondiente al calado máximo de servicio admisible.

16. «Sección central»: es la sección del casco definida por la intersección de la superficie de trazado del casco con un plano vertical perpendicular a los planos de flotación y diametral que pasan por el centro del buque.

17. «Línea de quilla»: es la línea paralela a la pendiente de la quilla que pasa en el centro del buque por:

a) El canto superior de la quilla o por la línea de intersección del canto interior de las planchas del forro con la quilla, si se trata de una quilla de barra que se extienda por encima de dicha línea en los buques de forro metálico;

b) El canto inferior del alefriz de la quilla en los buques con casco de madera o de construcción mixta, o

c) La intersección de la prolongación ideal del contorno exterior del fondo del casco con el eje longitudinal en los buques cuyo forro no sea de madera ni metálico.

18. «Línea base»: línea horizontal que se corta con la línea de quilla en el centro del buque.

19. «Cubierta de trabajo»: en general, es la cubierta completa más baja de las que quedan por encima de la máxima flotación de servicio, desde la cual se realizan las faenas de pesca. En los buques que tengan dos o más cubiertas completas la administración marítima podrá aceptar como cubierta de trabajo una cubierta inferior, a condición de que dicha cubierta esté situada por encima de la máxima flotación de servicio.

En una embarcación con la cubierta escalonada, se tomará como cubierta de trabajo la línea más baja de la cubierta en la zona expuesta a la intemperie y la prolongación de esta paralelamente a la parte más elevada de la cubierta. Cuando se acepte por la Administración marítima, como cubierta de trabajo una cubierta inferior, ésta deberá ser una cubierta completa y permanente, continua de proa a popa, al menos entre el espacio de máquinas y los mamparos de los raseles, y continua de banda a banda. Si esta cubierta inferior fuera escalonada, se tomará como cubierta de trabajo la línea más baja de la cubierta y la prolongación de esta línea, paralelamente a la parte más elevada de dicha cubierta.

La parte del casco que se extienda por encima de la cubierta de trabajo se considerará como una superestructura a efectos de las condiciones de asignación y cálculo del francobordo.

Para que una cubierta pueda ser considerada como cubierta de trabajo todas las aberturas situadas en la parte expuesta de la misma estarán dotadas de medios permanentes de cierre y todas las aberturas situadas en los costados por debajo de ella estarán también dotadas de medios permanentes de cierre estanco a la intemperie, según se establece en el anexo I.

20. «Superestructura»: toda estructura situada en la cubierta de trabajo y provista de techo, que se extienda de banda a banda del buque, o cuya chapa de cierre lateral, situada más al interior que la chapa del casco, no diste de ésta más de 0,04 B.

21. «Caseta o estructura cubierta»: cualquier estructura en la cubierta de trabajo que no es una superestructura y que está cubierta.

22. «Cubierta de superestructura»: la cubierta, completa o parcial, que forme el techo de una superestructura, caseta u otra estructura situada a una altura no inferior a 1,8 m por encima de la cubierta de trabajo. Cuando esa altura sea inferior a 1,8 m el techo de tales casetas o estructuras será considerado del mismo modo que la cubierta de trabajo.

23. «Altura de una superestructura o de otra estructura»: la distancia vertical mínima que media entre el canto superior de los baos de la cubierta de la superestructura o estructura de que se trate y el canto superior de los baos de la cubierta de trabajo.

24. «Longitud de una superestructura (S)»: la longitud media de la parte de superestructura situada dentro de la eslora (L).

25. «Estanco»: este término se aplica a todo componente estructural que, sometido a la altura del agua para la cual ha sido proyectado, impide el paso de agua a su través en cualquier dirección.

26. «Estanco a la intemperie»: significa que, cualquiera que sea el estado de la mar, el agua no penetrará en el interior del buque.

27. «Zona estanca del buque»: aquella constituida por el casco hasta la cubierta de trabajo y todas las superestructuras cerradas situadas sobre ella.

28. «Buque apagado»: esta expresión indica la condición en que se halla el buque cuando la planta propulsora principal y la maquinaria auxiliar han dejado de funcionar por falta de energía.

29. «Material incombustible»: aquel que no arde ni desprende vapores inflamables en cantidad suficiente para experimentar autoignición cuando se le caliente a 750 ºC aproximadamente, característica esta que será demostrada con referencia al Código FTP

publicado por la Resolución MSC 61(67) de la Organización Marítima Internacional (en adelante OMI). Cualquier otro material será considerado material combustible.

30. «Ensayo estándar de exposición al fuego»: es el realizado de acuerdo con el Código internacional para la aplicación de procedimientos de ensayo de exposición al fuego (Código FTP) 31. «Divisiones de Clase A»: son las formadas por mamparos y cubiertas que reúnan las condiciones siguientes:

a) Ser de acero o de otro material equivalente;
b) Estar convenientemente reforzadas;
c) Estar construidas de manera que impidan el paso del humo de las llamas hasta el final de una hora de ensayo estándar de exposición al fuego, y
d) Estar aisladas con materiales incombustibles aprobados, de manera que la temperatura media de la cara no expuesta no suba más de 139 ºC por encima de la temperatura inicial, y que la temperatura no suba en ningún punto, comprendida cualquier unión que pueda haber, más de 180 ºC por encima de la temperatura inicial, en los intervalos indicados a continuación:

Clase «A-60»: 60 minutos.
Clase «A-30»: 30 minutos.
Clase «A-15»: 15 minutos.
Clase «A-0»: 0 minutos

32. «Divisiones de Clase B»: son las formadas por mamparos, cubiertas, cielos rasos y revestimientos que reúnan las condiciones siguientes:

a) Estar construidas de manera que impidan el paso de las llamas hasta el final de la primera media hora del ensayo estándar de exposición al fuego;
b) Tener un valor de aislamiento tal que la temperatura media de la cara no expuesta no suba más de 139 ºC por encima de la temperatura inicial, y que la temperatura no suba en ningún punto, comprendida cualquier unión que pueda haber, más de 225 ºC por encima de la temperatura inicial, en los intervalos indicados a continuación:

Clase «B-15»: 15 minutos
Clase «B-0»: 0 minutos, y

c) Ser de materiales incombustibles aprobados, además de que todos los materiales que se empleen en la construcción y el montaje de las divisiones de «Clase B» habrán de ser incombustibles, aún cuando se podrá autorizar el empleo de chapillas combustibles cuyo espesor no exceda de 2 mm en el interior de los espacios de alojamiento y de servicio, ni de 1,5 mm en pasillos, troncos de escaleras y puestos de control.

33. «Divisiones de Clase C»: son las construidas con materiales incombustibles aprobados. No es necesario que satisfagan las prescripciones relativas al paso del humo y de las llamas ni a la limitación de la elevación de temperatura.

34. «Divisiones de Clase F»: son las formadas por mamparos, cubiertas, cielos rasos y revestimientos que reúnan las condiciones siguientes:

a) Estar construidas de manera que impidan el paso de las llamas hasta el final de la primera media hora del ensayo estándar de exposición al fuego, y
b) Tener un valor del aislamiento tal que la temperatura media de la cara no expuesta no suba más de 139 ºC por encima de la temperatura inicial, y que la temperatura no suba en ningún punto, incluidas las uniones, más de 225 ºC por encima de la temperatura inicial, hasta el final de la primera media hora del ensayo estándar de exposición al fuego.

35. La expresión «de acero o de otro material equivalente» significa de acero o de cualquier material que, por sí, o debido al aislamiento de que vaya provisto, posee propiedades estructurales y de integridad equivalentes a las del acero al terminar la exposición al fuego durante el ensayo estándar procedente (v.g. una aleación de aluminio aislada en forma adecuada).

36. «Material compuesto»: material constituido por sucesivas capas alternadas de una resina y un tejido de fibras. Puede ser plástico reforzado con fibra de vidrio (PRFV) u otro tipo fibra tal como de carbono o aramídica.

37. «Espacios de alojamiento» o «alojamientos»: son aquellos utilizados como espacios públicos, pasillos, aseos, camarotes, y oficios que no contengan artefactos para cocinar y otros espacios semejantes

38. «Espacios de servicio»: son los utilizados como cocinas, los oficios que contienen artefactos para cocinar, los armarios, los pañoles, los talleres que no forman parte de los espacios de máquinas, y otros espacios semejantes, así como los troncos de acceso a todos ellos.

39. «Puestos de control»: son los espacios en que se hallan los aparatos de radiocomunicaciones o los principales aparatos de navegación o el equipo electro generador de emergencia, o en los que está centralizado el equipo detector y extintor de incendios.

40. «Espacios de Categoría A para máquinas»: son los que contienen motores de combustión interna utilizados para la propulsión principal o para otros fines si esos motores tienen una potencia conjunta no inferior a 375 kW.; o los que contienen una caldera alimentada con combustible líquido o una instalación de combustible líquido, así como los troncos de acceso a todos estos espacios.

41. «Embarcaciones de supervivencia»: las provistas en la embarcación para acoger a las personas que se encuentran a bordo si hay que abandonar el buque; la expresión comprende botes salvavidas, balsas salvavidas y toda otra embarcación que haya sido aprobada como idónea para la protección y la preservación de personas en tales circunstancias.

42. «Organización reconocida»: sociedad de clasificación u otra entidad privada que efectúe labores de evaluación de la seguridad marítima en nombre de un Estado miembro de la Unión Europea y que haya sido reconocida para realizar tales funciones, de conformidad con lo dispuesto en la normativa comunitaria en vigor sobre reglas y estándares comunes para las organizaciones de inspección y control de buques y para las actividades correspondientes de las administraciones marítimas.

Artículo 3. *Ámbito de aplicación.*

1. Las normas de este real decreto se aplicarán a todas las embarcaciones pesqueras abanderadas en España de eslora (L) menor de 24 m, con las especificaciones contenidas en los diferentes anexos respecto de los buques existentes.

2. Las prescripciones de este real decreto no serán de aplicación a las embarcaciones destinadas exclusivamente a:

a) las actividades pesqueras que se practiquen en aguas continentales;
b) el deporte o el recreo;
c) el transporte de pescado;
d) la investigación y formación del personal;
e) la elaboración de pescado o de otros recursos vivos del mar;
f) el auxilio de instalaciones pesqueras con artes fijas, tales como almadrabas;
g) el auxilio de explotaciones de acuicultura, o
h) artefactos dedicados al cultivo o estabulación de especies marinas.

3. Lo dispuesto en este real decreto se entiende sin perjuicio de las prescripciones objeto de la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de riesgos laborales, sus normas de desarrollo y, en particular, 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.

Artículo 4. *Clasificación de las embarcaciones de pesca de eslora (L) menor de 24 metros.*

1. A los efectos de lo dispuesto en el artículo 4.2 del Reglamento de inspección y certificación de buques civiles, aprobado por el Real Decreto 1837/2000 y en este real decreto, las embarcaciones de pesca de eslora L menor de 24 metros se clasifican en:

a) Embarcaciones de pesca local, que son las que ejercen su actividad sin alejarse de la costa más de 10 millas.

b) Embarcaciones de pesca litoral, que son las que ejercen su actividad dentro de la zona comprendida entre el litoral y la línea de 60 millas paralela al mismo y entre los paralelos 52º N y 20º N.

c) Buques y embarcaciones de pesca de altura, que son los que ejercen su actividad fuera de la expresada línea de 60 millas y en la zona comprendida entre los paralelos 60° N y 35° S y los meridianos 52° E y 20° O.

d) Buques y embarcaciones de pesca de gran altura, que son los que ejercen su actividad sin limitación de mares ni distancias a la costa fuera de las zonas comprendidas anteriormente.

2. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 23.2 del Reglamento de inspección y certificación de buques civiles, la clasificación de los buques pesqueros se realizará por la Dirección General de la Marina Mercante al aprobar el permiso de construcción y será confirmada al efectuar el reconocimiento inicial previo a la puesta en servicio del buque.

Artículo 5. *Matrícula de los buques y embarcaciones.*

1. Todos los buques y embarcaciones de pesca sujetos al ámbito de aplicación de este real decreto llevarán la matrícula fijada a ambos costados de la proa, a la máxima altura posible sobre la línea de flotación, de forma que pueda verse con claridad tanto desde el mar como desde el aire.

2. Cuando se trate de buques de eslora inferior a 12 m, la altura de las letras y de los números que componen la matrícula será, al menos, de 10 centímetros (cm) y la anchura del trazo de, al menos, 1 cm cuando se trate de barcos de eslora igual o superior a 12 m pero inferior a 17 m, la altura de las letras y de los números será, al menos, de 25 cm y la anchura mínima del trazo de, al menos, 4 cm. Cuando se trate de buques de 17 o más m de eslora, la altura mínima de las letras y de los números será de 45 cm y la anchura mínima del trazo utilizado al menos de 6 cm.

3. Los colores que habrán de utilizarse serán el blanco sobre color oscuro o negro sobre color claro.

4. Las letras y números que se pinten o fijen sobre el barco no deberán poder borrarse, modificarse, resultar ilegibles, recubrirse, arrancarse o desprenderse, ni ocultarse.

CAPÍTULO II

Normas técnicas, marco de seguridad y prevención de la contaminación

Artículo 6. *Equivalencias y exenciones.*

1. Cuando en los apartados de los diferentes anexos de este real decreto se estipule la instalación o el emplazamiento en un buque de algún accesorio, material, dispositivo o aparato específico o de cierto tipo, o bien se permita que se tome alguna disposición particular, la Administración marítima podrá permitir la instalación o el emplazamiento de cualquier otro accesorio, material, dispositivo o aparato, o de otro tipo de éstos, o que se tome cualquier otra disposición en dicho buque, siempre que se cumplan las disposiciones aplicables del Real Decreto 809/1999, de 14 de mayo, por el que se regulan los requisitos que deben reunir los equipos marinos.

2. La Administración marítima podrá eximir a cualquier embarcación del cumplimiento de las prescripciones objeto de este real decreto cuando presente características técnicas de índole innovadora, si la aplicación de dichas prescripciones pudiera dificultar la investigación encaminada a perfeccionar las nuevas características técnicas con vistas a su incorporación a los buques. No obstante, la embarcación que se halle en estos supuestos habrá de cumplir con las prescripciones de seguridad que la Administración marítima establezca de forma motivada, considerando la idoneidad para el servicio al que esté destinada y la seguridad en general.

3. Cuando se pretenda algún tipo de exención o equivalencia para alguna embarcación, se solicitará a la capitanía marítima, indicando razonadamente los motivos en los que se basa y los medios alternativos propuestos.

4. El capitán marítimo resolverá motivadamente la solicitud y en el caso de que la resolución fuera favorable a la exención propuesta, hará constar la extensión de la misma, así como su alcance temporal, mediante la correspondiente anotación en el certificado de conformidad.

5. Las exenciones concedidas podrán ser revocadas mediante resolución motivada del capitán marítimo, si de las actuaciones de inspección se determina que se ha menoscabado la seguridad del buque o de la tripulación.

Artículo 7. *Normas de diseño, construcción y mantenimiento.*

1. Las normas para el diseño, construcción y mantenimiento del casco, la maquinaria principal y auxiliar y las instalaciones eléctricas y automáticas de una embarcación pesquera serán las que estén en vigor en la fecha de su construcción o de su incorporación a la actividad pesquera en caso de tratarse de un buque transformado, especificadas para su clasificación y se ajustarán a las prescripciones técnicas de los diferentes anexos de este real decreto.

2. Las embarcaciones pesqueras cuya construcción se haya llevado a cabo de conformidad con las reglas actualizadas que a tal efecto tenga establecidas una organización reconocida, serán consideradas adecuadas.

Artículo 8. *Construcción, integridad de estanqueidad y amarre y fondeo.*

Las embarcaciones pesqueras nuevas y las que hayan sufrido obras de reforma o gran reparación se proyectarán y construirán de modo que la resistencia y la construcción del casco, las superestructuras, las casetas, los guardacalores de máquinas, los tambuchos y cualesquiera otras estructuras, así como el equipo de amarre y fondeo, permitan hacer frente a todas las condiciones previsibles del servicio a que se destine la embarcación y responderán a lo prescrito en el anexo I.

Artículo 9. *Estabilidad y francobordo.*

1. Las embarcaciones pesqueras nuevas, así como las obras de reforma y grandes reparaciones que se realicen en las ya existentes y que puedan afectar a sus características de estabilidad, se proyectarán y construirán de forma que se cumplan las prescripciones del anexo II.

2. El cumplimiento de los criterios de estabilidad no asegura la inmunidad del buque a la zozobra en cualquier circunstancia, ni exime al patrón de sus responsabilidades. Los patrones de las embarcaciones objeto de este real decreto se asegurarán de que la estiba de la carga se realice de modo que se cumplan en cualquier circunstancia los criterios establecidos al efecto en el anexo II.

3. Las embarcaciones deberán ser diseñadas, construidas y operadas de modo que en todas las condiciones operativas previsibles, el francobordo sea adecuado para garantizar los siguientes extremos:

a) La resistencia estructural de la embarcación ha de ser suficiente para el calado máximo de servicio previsto. Los buques cuya construcción y mantenimiento se lleven a cabo de acuerdo con las reglas de una organización reconocida se considerará que poseen resistencia suficiente.

b) El cumplimiento de los criterios de estabilidad prescritos en este real decreto.

c) Ofrecer una seguridad razonable para las personas que trabajen en cubierta o en las áreas expuestas a la intemperie.

d) Tener un margen de seguridad razonable para prevenir la entrada de agua en los espacios cerrados habida cuenta de los medios de cierre previstos y contra la influencia del agua embarcada y retenida en la cubierta.

4. A las citadas embarcaciones se les asignará un francobordo suficiente para cumplir todos los requisitos del apartado 3 anterior. El francobordo asignado se sujetará a lo dispuesto en el anexo II.

Artículo 10. *Instalaciones de máquinas.*

Los sistemas de propulsión principal, de control, de tuberías de vapor, de combustible líquido, de aire comprimido, circuito de refrigeración, las máquinas auxiliares, calderas y otros recipientes a presión, la disposición de las tuberías y circuitos de bombeo, el equipo y los aparatos de gobierno, serán proyectados, construidos, probados y mantenidos de acuerdo con las prescripciones técnicas del anexo III.

Lo dispuesto en este artículo y en el anexo III, será de aplicación al proyecto y construcción de todas las embarcaciones nuevas, así como a las reformas y grandes reparaciones de las existentes iguales o mayores de 12 m de eslora (L).

Artículo 11. *Instalaciones eléctricas.*

El proyecto, construcción, las pruebas y el mantenimiento de las instalaciones eléctricas deberán garantizar la energía necesaria para mantener al buque en condiciones normales de funcionamiento y habitabilidad, los servicios esenciales para la seguridad, y la protección de la tripulación y del buque frente a riesgos de naturaleza eléctrica, tal como se dispone en el anexo IV.

Lo dispuesto en este artículo y en el anexo IV será de aplicación al proyecto y construcción de embarcaciones nuevas, así como a las reformas y grandes reparaciones de las existentes, excepto las clasificadas como de pesca local.

Artículo 12. *Prevención, detección y extinción de incendios.*

Las medidas de seguridad que afecten a la prevención, detección y extinción de incendios, y al equipo contraincendios, son de aplicación a las embarcaciones de nueva construcción, y también a las obras de transformación y grandes reparaciones de las existentes, que se recogen en el anexo V.

Artículo 13. *Dispositivos de salvamento y protección de las tripulaciones.*

1. Las embarcaciones pesqueras nuevas y las embarcaciones existentes, cuando experimenten una reforma o gran reparación, cumplirán íntegramente las prescripciones recogidas en el anexo VI.

2. Lo dispuesto en este artículo, así como las previsiones contenidas en el anexo VI, se cumplirán con carácter general, sin perjuicio de lo dispuesto en las normas relativas a la salud y seguridad a bordo recogidas contenidas en los convenios internacionales ratificados por España que sean de aplicación y de lo dispuesto en la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de prevención de riesgos laborales, y en 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.

Artículo 14. *Seguridad de la navegación.*

Las embarcaciones pesqueras nuevas deberán cumplir los preceptos relativos a la seguridad de la navegación que se contienen en el anexo VII.

Artículo 15. *Prevención de la contaminación.*

Las embarcaciones pesqueras cumplirán con lo regulado en el anexo VIII, en sus partes: A sobre prevención de la contaminación por hidrocarburos, B sobre prevención de la contaminación por basuras, C sobre prevención de la contaminación por aguas sucias de los buques y D sobre prevención de la contaminación atmosférica causada por las emisiones de óxidos de nitrógeno (nox) de los escapes de los motores diesel

CAPÍTULO III

Inspecciones, reconocimientos, certificaciones y régimen sancionador

Artículo 16. *Régimen general de las inspecciones.*

Con carácter general los buques y embarcaciones pesqueras menores de 24 m de eslora (L) se someterán al régimen de inspección y control establecido por el Reglamento de certificación e inspección de buques civiles, que les será de aplicación con las especificidades previstas en este real decreto.

Artículo 17. *Inspección y control para el abanderamiento en España de buques importados.*

1. Todos los buques o embarcaciones pesqueras provenientes de otra bandera que soliciten su abanderamiento en España serán sometidos, para la extensión de nuevos certificados, a reconocimientos del tipo de renovación, regulados en el artículo 36 del Reglamento de inspección y certificación de buques civiles, correspondientes a su clase, tamaño y fecha de construcción, y les serán aplicados todos los requisitos de los convenios internacionales correspondientes, además de todos los requisitos adicionales de la reglamentación nacional correspondientes a su clase y tamaño.

2. Una vez obtenido el pabellón español, dichos buques se regirán a todos los efectos por lo dispuesto en el citado reglamento, por este real decreto y por la normativa nacional de aplicación a los buques de pabellón español.

3. A los efectos de aplicación de este real decreto, los buques legalmente importados tendrán la siguiente consideración:

a) En lo que respecta a los materiales, disposición del casco, superestructuras, aislamientos, maquinaria, instalaciones fijas contraincendios y demás elementos estructurales, serán considerados como buques existentes, por lo que cumplirán cuando menos con la reglamentación nacional que estuviera en vigor en la fecha de su construcción.

b) En lo que respecta al equipo radioeléctrico, de salvamento incluidas balsas y botes salvavidas, y equipo contraincendios que no pertenezcan a instalaciones fijas, serán considerados como buques nuevos, por lo que cumplirán cuando menos con la reglamentación nacional que esté vigente en el momento de su abanderamiento.

c) Si para cumplir con lo requerido por alguno de los puntos anteriores fuera preciso efectuar obras en el buque, se tendrá en cuenta lo previsto para las mismas en este real decreto.

Artículo 18. *Reconocimientos y certificados.*

1. Las embarcaciones de pesca estarán sujetas a los reconocimientos siguientes:

a) Inicial, para la expedición del certificado de conformidad y del documento de información técnica

b) De renovación del certificado de conformidad, cada cinco años a partir de la emisión inicial del certificado, para las comprendidas entre eslora (L) igual o mayor de 6 metros y menor de 24 metros

c) Intermedio, para el refrendo del certificado de conformidad entre el segundo y tercer año a partir del reconocimiento inicial o de renovación, para las comprendidas entre eslora (L) igual o mayor de 12 metros y menor de 24 metros.

d) Extraordinarios, de modo aleatorio, para refrendar la exactitud de la autocertificación anual.

e) En seco del casco de las embarcaciones de madera de eslora (L) igual o mayor de 6 metros, cada año.

f) Adicional, después de obras de reforma.

2. Las embarcaciones de pesca objeto de este real decreto deberán disponer de los certificados siguientes:

a) Certificado de Conformidad.

b) Información Técnica para buques de menos de 24 metros de eslora (L) solamente para las embarcaciones nuevas.

c) Certificado de arqueo GT.

d) Acta de estabilidad solamente para las embarcaciones de eslora (L) igual o mayor de 12 metros.

3. A las embarcaciones existentes se les expedirá un certificado de conformidad tras el reconocimiento de renovación de su certificado de navegabilidad caducado.

Artículo 19. *Autocertificación anual.*

1. Además del cumplimiento de lo prescrito en el artículo anterior, el armador o su representante legal deben comprobar periódicamente el estado del buque, para confirmar que:

a) Todos los dispositivos de lucha contraincendios, salvavidas y equipo de seguridad a bordo han sido mantenidos adecuadamente y su período de validez no ha expirado.

b) El equipo de radiocomunicaciones funciona correctamente.

c) El equipo de ayuda a la navegación, publicaciones náuticas, luces y señales acústicas, exigidas por el anexo VII, se encuentran a bordo y funcionan correctamente o no se ha efectuado ninguna alteración, ni se ha sufrido daño o deterioro alguno durante el servicio del buque, que afecte al cumplimiento de este real decreto o a la estabilidad del buque

d) Las escotillas y puertas estancas funcionan correctamente.

e) El entrenamiento y certificación de la tripulación son los adecuados.

2. El exacto cumplimiento de los aspectos anteriores quedará reflejado en el documento de autocertificación anual conforme al formato que se recoge en el anexo IX, que podrá adquirirse en la sede de los órganos periféricos de la Administración marítima.

Dicho documento será cumplimentado por técnico o entidad colaboradora competente y deberá estar firmado por el armador o su representante legal cada año. Una vez firmado el documento se remitirá a la capitanía marítima de su zona de operaciones o de su puerto base y se conservará a bordo una copia del mismo a los efectos de cualquier inspección.

Artículo 20. *Modelos de certificados.*

Los certificados exigidos por el artículo 18 y la autocertificación anual regulada en el artículo 19 se formalizarán con sujeción a los modelos que figuran en el anexo IX.

Artículo 21. *Régimen sancionador.*

El incumplimiento de las obligaciones reguladas en este real decreto constituyen infracciones administrativas en el ámbito de la marina civil y serán sancionadas según lo previsto en la Ley 27/1992, de 24 de noviembre.

Disposición adicional primera. *Régimen aplicable en materia de radiocomunicaciones.*

Los equipos y aparatos radioeléctricos, sus componentes y los aspectos de seguridad relacionados con los mismos se regularán por lo dispuesto en el Reglamento de radiocomunicaciones marítimas, aprobado por el Real Decreto 1185/2006, de 16 de octubre.

Disposición adicional segunda. *Costera del bonito del norte.*

1. Las embarcaciones pesqueras con cubierta clasificadas como de pesca local o litoral podrán cambiar su clasificación o ampliar la zona de actividad asociada a la misma, con carácter temporal y previa autorización de la Dirección General de la Marina Mercante, con objeto de desarrollar su actividad, entre los meses de junio a septiembre, en las campañas de pesca de túnidos que se realizan en las aguas del océano Atlántico noreste denominadas como «costera del bonito del norte».

La citada actividad se deberá desarrollar en grupo y con buen tiempo y no podrá compatibilizarse con la de pesca-turismo. Por buen tiempo se entiende aquel en el que no se superan de manera continuada olas de dos metros de altura y los vientos no superan la fuerza 4 en la escala de Beaufort.

2. Para el cambio temporal de clasificación o la ampliación temporal de la zona de actividad, las embarcaciones deberán cumplir con los siguientes requisitos:

a) Cumplir con las normas técnicas, de seguridad y de prevención de la contaminación aplicables de acuerdo con lo dispuesto en los apartados 4 y 5.

b) Disponer de un botiquín según lo requerido por el Instituto Social de la Marina para estas embarcaciones en función de su actividad.

c) Disponer de patrón facultado para el ejercicio profesional de la actividad a bordo de estas embarcaciones.

3. El cambio temporal de clasificación y la ampliación temporal de la zona de actividad no se considerarán por sí mismas transformación, reforma o gran reparación. El cambio temporal de clasificación solo se podrá realizar a la clase inmediatamente superior. La ampliación temporal de la zona de actividad estará sujeta a las limitaciones siguientes en función de la eslora (L) de la embarcación:

a) Embarcaciones de pesca local:

1.ª Eslora (L) igual o superior a 6,5 metros y menor a 8,5 metros, hasta un máximo de 30 millas de la costa española.

2.ª Embarcaciones de eslora (L) igual o superior a 8,5 metros, hasta un máximo de 45 millas de la costa española.

b) Embarcaciones de pesca litoral:

1.ª Eslora (L) igual o superior a 9,5 metros y menor a 15 metros, hasta un máximo de 100 millas de la costa.

2.ª Eslora (L) igual o superior a 15 metros, hasta un máximo de 140 millas de la costa.

4. Las normas técnicas, de seguridad y de prevención de la contaminación que deberán de cumplir estas embarcaciones, excepto en lo relativo a los dispositivos de salvamento, son:

a) Para el cambio temporal de clasificación, las correspondientes a la nueva clasificación de acuerdo con la fecha de construcción o transformación de la embarcación.

b) Para la ampliación temporal de la zona de actividad, además de las correspondientes a la clasificación actual de la embarcación, las especificadas a continuación:

1.ª La estructura de la embarcación será resistente a las condiciones de servicio al que se va a destinar, de acuerdo con las reglas de una organización reconocida. Se deberán tener en cuenta las condiciones ambientales de la nueva zona de actividad, entre otras, la altura significativa de ola y la intensidad y dirección de los vientos, así como los pesos asociados al tipo de pesca a realizar, entre otros, los correspondiente a los aparejos, los cebos vivos y las capturas.

2.ª La línea de ejes y el aparato de gobierno estarán diseñados para las condiciones del servicio al que se va a destinar la embarcación, de acuerdo con las reglas de una organización reconocida.

3.ª Los criterios de estabilidad y francobordo mínimo aplicables de acuerdo con lo dispuesto en el acta de estabilidad de la embarcación, se deberán cumplir para las nuevas condiciones de servicio. En aquellas embarcaciones que posean libro de estabilidad, se deberán haber añadido al mismo, así como al acta de estabilidad, las condiciones de carga propias de las nuevas condiciones de servicio.

4.ª La autonomía de la embarcación será adecuada a la navegación que se solicita. En ningún caso se permitirá el uso de tanques movibles.

5.ª Los alojamientos serán adecuados a las nuevas condiciones de servicio a las que se va a destinar la embarcación. Se deberán tener en cuenta el número total de personas a bordo y la duración de la marea.

6.ª La embarcación dispondrá de equipos que permitan su localización y cumplirá con lo establecido en el Reglamento de radiocomunicaciones marítimas para las nuevas condiciones de servicio a las que se va a destinar. A efectos de aplicación de los artículos 65, 66 y 67 del citado reglamento, se deberán tener en cuenta las definiciones contempladas en su artículo 3.7.

5. Los dispositivos de salvamento serán los establecidos por el anexo VI atendiendo a la clasificación, no temporal, de las embarcaciones, con las prescripciones adicionales que, en cuanto a número, tipo, características y disposición, la Dirección General de la Marina Mercante determine considerando las características de la embarcación, el servicio al que va a destinarse y la seguridad en general, sin que puedan establecerse prescripciones adicionales a las previstas en el citado anexo para:

a) la clasificación temporal de la embarcación, en los casos de cambio temporal de clasificación; o

b) la clasificación inmediatamente superior a la de la embarcación, en los casos de ampliación temporal de la zona de actividad.

6. La solicitud de cambio temporal de clasificación o ampliación temporal de zona de actividad, dirigida al Director General de la Marina Mercante, deberá ser presentada por el armador 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, acompañada de un informe técnico, en los términos que establece el apartado 7, y de la declaración de conformidad con la estabilidad de la embarcación actualizada, de acuerdo con lo dispuesto en el apartado 8.

Si la solicitud 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.

7. El informe técnico presentado junto con la solicitud, elaborado y firmado por un ingeniero naval y oceánico o un ingeniero técnico naval, estos últimos en el ámbito de su especialidad, deberá justificar que la embarcación cumple con los requisitos especificados en el apartado 2, párrafos a) y b), y recoger expresamente que los dispositivos que garantizan la estanqueidad, la protección de la tripulación y el cumplimiento con las condiciones de asignación de francobordo han sido revisados por el técnico firmante y se encuentran en estado satisfactorio.

Los técnicos firmantes deberán acreditar la cobertura de la responsabilidad civil que pueda derivarse de sus actuaciones profesionales de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 20.2 del Reglamento de inspección y certificación de buques civiles.

8. La declaración de conformidad con la estabilidad estará firmada por el armador, el patrón y el técnico autor de los cálculos de estabilidad. En ella deberá figurar el peso de los aparejos y pertrechos con las que la embarcación puede faenar, la cantidad de pesca que está autorizada a llevar y su estiba.

9. La solicitud deberá ser informada por la Capitanía Marítima correspondiente antes de su resolución por el Director General de la Marina Mercante.

Cuando la Dirección General de la Marina Mercante estime que se cumplen las condiciones para el cambio temporal de clasificación o la ampliación temporal de la zona de actividad, emitirá la resolución de autorización correspondiente. La resolución podrá establecer, de manera motivada y a la vista de las características particulares de la embarcación, limitaciones operacionales relativas a la zona de actividad, la duración de la marea y las condiciones para el ejercicio de la actividad adicionales a las previstas en el segundo párrafo del apartado 1.

La autorización, incluidas las limitaciones operacionales establecidas, se hará constar en el certificado de conformidad de la embarcación.

El plazo máximo para resolver la solicitud y notificar su resolución será de tres meses contados desde la fecha de presentación de la solicitud. Transcurrido este plazo, el solicitante podrá entender desestimada su solicitud por silencio administrativo, de conformidad con lo dispuesto en el apartado dos de la disposición adicional vigésima novena de la Ley 14/2000, de 29 de diciembre, de Medidas fiscales, Administrativas y del Orden Social, en relación con los procedimientos sobre cambios de clasificación de buques. Contra la desestimación de la solicitud podrá interponerse recurso de alzada ante la Secretaría General de Transportes Aéreo y Marítimo del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

La autorización otorgada se mantendrá vigente para las sucesivas campañas estacionales de pesca, en tanto en cuanto se mantenga el cumplimiento de los requisitos en virtud de los cuales se otorgó y el certificado de conformidad de la embarcación se encuentre en vigor.

10. En el supuesto de que la embarcación no tenga fijada tripulación mínima de seguridad para las nuevas condiciones de servicio, el armador deberá solicitarla, conforme a lo dispuesto en el artículo 15 del Real Decreto 963/2013, de 5 de diciembre, por el que se fijan las tripulaciones mínimas de seguridad de los buques de pesca y auxiliares de pesca y se regula el procedimiento para su asignación. Cuando sea necesario, se deberá actualizar el cuadro de obligaciones y consignas para casos de emergencia.

11. La embarcación deberá ser despachada expresamente para la campaña estacional antes de su inicio. Las navegaciones estarán en cualquier caso limitadas por:

a) Las limitaciones operacionales especificadas en la autorización de ampliación temporal de zona de actividad o de cambio temporal de clasificación.

b) La distancia a la que habilite el título del patrón.

c) Las restricciones que pudieran imponer otras administraciones competentes.

Previamente al despacho, el armador deberá presentar ante la Capitanía Marítima una declaración responsable en la que se indique que se cumplen todos los requisitos establecidos en la autorización y en el informe técnico correspondiente, así como que la embarcación se mantiene en condiciones adecuadas para las navegaciones que va a emprender y todos los equipos y dispositivos obligatorios, incluido los exigidos por otras Administraciones competentes, se encuentran a bordo mantenidos adecuadamente y con el período de validez no expirado.

12. La Dirección General de la Marina Mercante podrá realizar en cualquier momento las comprobaciones que resulten necesarias con objeto de constatar la veracidad de la información facilitada y el cumplimiento de las prescripciones de seguridad aplicables.

Disposición adicional tercera. *Pesca de túnidos en las islas Canarias.*

1. A la pesca de túnidos entre los meses de marzo a junio en las aguas del atlántico centro oriental correspondientes a la costa de las islas Canarias le será de aplicación lo dispuesto en la disposición adicional segunda para la costera del bonito del norte.

2. Siempre que cumplan con los requisitos establecidos en la autorización, las embarcaciones autorizadas al cambio temporal de clasificación a pesca litoral podrán desarrollar esta actividad durante todo el año en los espacios marítimos delimitados por el trazado de las siguientes líneas (Datum ETRS-89) y la línea de la costa:

a) Entre las islas de Fuerteventura y Gran Canaria:

1.ª Desde el faro de punta del Tostón (Fuerteventura) con latitud 28° 42,93’ N y longitud 14° 00,83’ W hasta punta de La Vieja-La Isleta (Gran Canaria) con latitud 28° 10,87’ N y longitud 15° 25,20’ W.

2.ª Desde punta de Morro Jable (Fuerteventura) con latitud 28° 02,70’ N y longitud 14° 20,03’ W hasta punta de Maspalomas (Gran Canaria) con latitud 27° 44,32’ N y longitud 15° 34,32’ W.

b) Entre las islas de Gran Canaria y Tenerife:

1.ª Desde punta de La Vieja-La Isleta (Gran Canaria) con latitud 28° 10,87’ N y longitud 15° 25,20’ W hasta Roque de Fuera de los roques de Anaga (Tenerife) con latitud 28° 36,32’ N y longitud 16° 09,33’ W.

2.ª Desde el faro de punta de Maspalomas (Gran Canaria) con latitud 27° 44,13’ N y longitud 15° 35,92’ W hasta punta Salema-La Rasca (Tenerife) con latitud 27° 59,90’ N y longitud 16° 40,72’ W.

c) Entre las islas de Tenerife, La Palma y El Hierro:

1.ª Desde Roque de Fuera de los roques de Anaga (Tenerife) con latitud 28° 36,32’ N y longitud 16° 09,33’ W hasta punta Cumplida (La Palma) con latitud 28° 50,38’ N y longitud 17° 46,68’ W.

2.ª Desde punta Salema-La Rasca (Tenerife) con latitud 27° 59,90' N y longitud 16° 40,72' W hasta punta de La Restinga (El Hierro) con latitud 27° 38,50' N y longitud 17° 58,55' W.

3.ª Desde punta del Aserradero (La Palma) con latitud 28° 45,48' N y longitud 18° 00,38' W hasta punta de La Paloma (El Hierro) con latitud 27° 45,22' N y longitud 18° 09,28' W.

Disposición transitoria. *Aplicación a los buques pesqueros existentes.*

Los buques pesqueros existentes deberán cumplir con las prescripciones objeto de este real decreto que les son aplicables con sujeción a los siguientes criterios:

a) Deberán cumplir lo dispuesto en el anexo VI, sobre dispositivos de salvamento y protección de la tripulación, previamente a la sustitución del certificado de navegabilidad por el de conformidad de acuerdo con lo previsto en el apartado 3 del artículo 18.

b) Con carácter previo al primer reconocimiento reglamentario que se efectúe con posterioridad a la entrada en vigor de este real decreto, deberán cumplir con las prescripciones siguientes.

1.ª Con las obligaciones a que se refieren los epígrafes 2 (Aparatos náuticos); 3 (Instrumentos y publicaciones náuticas), y 4 (Luces, marcas y señales acústicas) del anexo VII.

2.ª Con la parte A (Prevención de la contaminación por hidrocarburos) y la parte B (Prevención de la contaminación por las basuras de los buques) del anexo VIII.

3.ª Con el epígrafe 12 (Descarga de aguas sucias) de la parte C del anexo VIII.

4.ª Con la parte D (Prevención de la contaminación atmosférica causada por las emisiones de óxidos de nitrógeno de los escapes de los motores diesel) del anexo VIII, cuando los motores de los buques superen los límites de potencia que establece el epígrafe 13. a, 1.º) y 2.º) de dicho anexo

Disposición derogatoria. *Derogación normativa.*

Quedan expresamente derogadas la Orden de 29 de julio de 1970 por la que se establecen las normas de estabilidad para buques pesqueros y la Orden de 17 de noviembre de 1947, sobre alturas mínimas de líneas de máxima carga.

Asimismo, quedan derogadas cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo previsto en este real decreto.

Disposición final primera. *Modificación del Real Decreto 1032/1999, de 18 de junio, por el que se determinan las medidas de seguridad a cumplir por los buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 metros.*

El apartado 3 de la regla 8, capítulo VII, parte B del anexo I del Real Decreto 1032/1999, de 18 de junio, por el que se determinan las medidas de seguridad a cumplir por los buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 metros, tendrá la redacción siguiente:

> «3. Para cada una de las personas que se encuentren a bordo, se llevará el correspondiente chaleco salvavidas de tipo aprobado según el Real Decreto 809/1999 para abandono de buque.
>
> Se dispondrán chalecos de respeto a razón de uno por cada 6 personas.
>
> Los tripulantes de los buques pesqueros cuya actividad se realice sobre cubierta deberán llevar puesto un chaleco o dispositivo salvavidas de inflado automático, cuando el estado de la mar o del viento así lo aconseje que, sin entorpecer sus movimientos, sea apto para mantenerlos a flote en caso de caída al agua.
>
> Estos chalecos o dispositivos salvavidas serán de inflado automático y estarán aprobados de acuerdo con lo prescrito por el Real Decreto 809/1999 o estándar internacional reconocido, y serán distintos a los exigidos en la normativa vigente sobre dispositivos de salvamento exigidos por seguridad en caso de abandono del buque, siempre que reúnan las condiciones de efectividad necesarias para el fin propuesto. Es responsabilidad del Patrón el exigir el uso de estos chalecos cuando la situación así lo requiera.»

Disposición final segunda. *Título competencial.*

Este real decreto se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.20.ª de la Constitución española que otorga el Estado competencia exclusiva en materia de marina mercante.

Disposición final tercera. *Habilitación normativa.*

1. Se autoriza al Ministro de Fomento para modificar el contenido de cualquiera de los anexos I a VIII, siempre que la modificación venga impuesta por avances técnicos o por cambios introducidos por la normativa europea o los convenios internacionales aplicables.

2. Así mismo se faculta al Director General de la Marina Mercante para modificar los modelos de certificados que integran el anexo IX, cuando dicha modificación venga impuesta por cambios en la legislación.

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».

ANEXO I

Construcción, integridad de estanqueidad y equipo de amarre y fondeo

Índice.

1. Construcción.
2. Planos de los alojamientos de la tripulación.
3. Situación y dimensiones de los camarotes.
4. Escantillonado de estructuras.
5. Integridad de estanqueidad.
6. Puertas estancas al agua.
7. Puertas estancas a la intemperie.
8. Escotillas.
9. Aberturas del espacio de máquinas.
10. Portillos y ventanas.
11. Imbornales, tomas de mar y descargas.
12. Ventilación y ventiladores.
13. Tubos de aireación.
14. Portas de desagüe.
15. Dispositivos de sonda.
16. Marcas de calados.
17. Equipo de fondeo y amarre.

1. Construcción.

a) Los mamparos, dispositivos de cierre y cierres de las aberturas practicadas en los mamparos, así como los medios utilizados para probarlos, se ajustarán a las prescripciones técnicas de una organización reconocida. Las embarcaciones de eslora (L) mayor o igual a 12 m. llevarán instalado un mamparo de colisión y mamparos estancos que limiten el espacio de la máquina propulsora principal. Tales mamparos se prolongarán hasta la cubierta de trabajo. En la medida en que sea factible, las embarcaciones con cubierta parcial estarán provistas de mamparos transversales.

b) El número de aberturas practicadas en los mamparos será el mínimo posible y estarán equipadas de medios de cierre o de obturación que garanticen su integridad. No se instalarán puertas u otros medios de paso en los mamparos de la cámara de máquinas, en los casos en que el espacio contiguo a ella sea de un volumen superior en un 25 % al de dicha cámara de máquinas.

c) En las embarcaciones con cubierta completa, la distancia del mamparo de colisión a la perpendicular de proa no será menor de 0,05 * L, ni mayor de 0,07 * L, salvo que se

justifique otra disposición de forma motivada considerando la seguridad en general de la embarcación.

Cuando cualquier parte de la obra viva se extienda a proa de la perpendicular de proa, como en el caso de que exista bulbo de proa, la distancia estipulada en el párrafo anterior se medirá desde el punto medio de la prolongación que sobresalga de la perpendicular de proa, o desde un punto situado a proa de la perpendicular de proa que diste de ésta 0,015 * L, si esta dimensión es menor.

Las tuberías que atraviesen el mamparo de colisión deberán llevar instaladas válvulas adecuadas, accionables en todo momento desde encima de la cubierta de trabajo. El cuerpo de la válvula deberá estar asegurado al mamparo de colisión y el espacio en el cual esté situada la citada válvula no será un espacio de carga.

d) No se instalarán puertas, registros ni conductos de ventilación ni ninguna otra abertura en el mamparo de colisión por debajo de la cubierta de trabajo.

e) No se utilizará el pique de proa para llevar combustible líquido, salvo que se justifique de forma motivada y que no suponga peligro para la seguridad.

f) Cuando se instale a proa una superestructura de longitud considerable, el mamparo de colisión tendrá una prolongación estanca a la intemperie que llegue a la cubierta inmediatamente superior a la cubierta de trabajo. No es necesario que esa prolongación quede directamente encima del mamparo si está situada dentro de los límites especificados en la letra c) anterior y si a la parte de la cubierta que forma la bayoneta se le da una estanqueidad efectiva a la intemperie.

g) El casco de los buques destinados a navegar entre hielos será reforzado de acuerdo con las condiciones de navegación previstas, la zona en la que vayan a operar y de acuerdo con las normas de una organización reconocida.

h) No se autorizará la construcción de embarcaciones de pesca sin cubierta completa de eslora total igual o mayor de 7,50 m. Las embarcaciones sin cubierta completa o con cubierta parcial, estarán dotadas de volúmenes de flotabilidad estancos suplementarios convenientemente repartidos, que garanticen la insumergibilidad de la embarcación completamente llena de agua del mar. Deberán ser sometidos a aprobación de la Administración marítima los cálculos de estos volúmenes suplementarios para autorizar la construcción.

2. Planos de los alojamientos de la tripulación.

a) Al solicitar el permiso de construcción o de autorización para obras de transformación o reforma, se unirán a los planos reglamentarios, planos detallados de los alojamientos y sus especificaciones, para su aprobación.

b) La Administración marítima cuidará que la construcción o reforma de los alojamientos se ajuste a los planos aprobados y reconocerá todo buque pesquero para cerciorarse de que los alojamientos de la tripulación reúnen todas las condiciones exigidas en el apartado siguiente.

3. Situación y dimensiones de los camarotes.

a) Los camarotes deberán estar situados en el centro o en la popa de la embarcación. La Administración marítima podrá autorizar la instalación de camarotes a proa de la embarcación, si cualquier otro emplazamiento se considerase inconveniente a causa de las artes de pesca que empleará, pero nunca a proa del mamparo de colisión.

b) No se permitirá la disposición de camarotes por debajo de la cubierta de trabajo, salvo exención de la Administración marítima a la vista del tipo de pesca realizado y la duración de la marea.

c) La superficie por ocupante en cualquier camarote, con exclusión del espacio ocupado por las literas y armarios, no será inferior a las cifras siguientes:

1.º) En los buques menores de 20 m. de eslora (L): hasta 0,75 m^2.

2.º) En los buques de eslora igual o mayor de 20 metros hasta 24 m. de eslora (L): 1,00 m^2.

d) La altura libre de los camarotes, entre el piso y la parte inferior del techo o los aparatos de alumbrado no será inferior, dentro de lo posible a 1,90 m y en ningún caso inferior a 1,80 m.

e) El número de personas autorizadas a ocupar cada camarote no excederá del siguiente máximo:

1.º) Oficiales y asimilados: una persona por camarote, cuando sea posible, y en ningún caso más de dos.

2.º) Personal subalterno: en ningún caso el número de ocupantes será superior a seis. Se deberán considerar los horarios de pesca.

El número máximo de personas que pueden alojarse en un camarote, deberá estar indicado en forma legible e indeleble en un lugar visible del alojamiento.

4. Escantillonado de estructuras.

a) Los escantillones de la estructura de los buques que estén calculados de acuerdo con un reglamento actualizado de una organización reconocida (Sociedad de Clasificación), u ofrezcan una resistencia equivalente, serán aceptables para la Administración marítima.

b) El fondo puede ser de estructura transversal o longitudinal.

Los refuerzos longitudinales serán, preferiblemente, continuos a través de los transversales; en otro caso se mantendrá su continuidad por medio de consolas dispuestas en las varengas y mamparos.

Si la estructura fuese transversal, se dispondrán varengas en cada clara de cuadernas y longitudinales adecuadamente espaciados.

Si la estructura fuese longitudinal, los refuerzos longitudinales se apoyarán en los anillos estructurales reforzados: varengas, bulárcamas y baos reforzados. Estos refuerzos transversales irán debidamente reforzados en cada paso de los longitudinales.

c) La estructura de los costados puede ser longitudinal o transversal.

La continuidad de los longitudinales se ajustará a lo dispuesto para los longitudinales de fondo.

Las cuadernas habrán de estar eficazmente unidas a las varengas y baos.

d) La estructura de cubierta puede ser longitudinal o transversal.

Los refuerzos longitudinales serán, preferiblemente, continuos a través de los transversales; en otro caso se mantendrá su continuidad por medio de consolas dispuestas en baos y mamparos.

Como regla general, se dispondrán baos en cada clara de cuadernas

e) Todas las características mecánicas de los materiales utilizados en la construcción de los elementos estructurales de la embarcación, deberán ser justificadas por el constructor, mediante los oportunos certificados emitidos por organismos reconocidos. En el caso de construcción con materiales compuestos, tales como plástico reforzado con fibra de vidrio se exigirán además certificados de ensayos con secciones-tipo y/o probetas una vez realizada la construcción.

5. Integridad de estanqueidad.

a) Las aberturas en la estructura exterior estanca al agua de la embarcación serán las mínimas posibles que sean compatibles con su operación, e irán provistas de dispositivos de cierre eficaces que impidan la entrada de agua.

b) Las aberturas de cubierta que puedan permanecer abiertas durante las faenas de pesca, estarán situadas tan cerca de crujía como sea posible y no deberán poder inundarse a menos de 20º de escora en cualquier condición de carga. No obstante, la Administración marítima podrá aprobar otros emplazamientos si considera que ello no disminuye la seguridad de la embarcación.

c) Las embarcaciones en las que el puente de gobierno esté situado en la cubierta intemperie, deberán disponer de medios adecuados de cierre en todas las aberturas situadas en esta cubierta dentro del puente de gobierno. El achique del agua que pueda introducirse dentro del puente de gobierno deberá disponerse de forma que sea descargado directamente al costado del buque.

d) Las escotillas de pesca, a ras de cubierta, de los arrastreros por popa habrán de ser accionadas mecánicamente y serán maniobrables desde cualquier posición que permita ver bien su funcionamiento. Los dispositivos de cierre abrirán hacia el exterior y estarán dotados

de un sistema de trinca permanentemente fijado al dispositivo o a la estructura adyacente. Si el sistema de cierre es motorizado, se dispondrá de un sistema manual de cierre complementario y fácilmente accesible.

e) Las aberturas para largado o cobrado del aparejo de pesca u otros fines, que se vayan a abrir en la mar, situadas en superestructuras cerradas, o en otras estructuras exteriores por las que se pudiera poner en peligro el buque si entrara agua por ellas, estarán dotadas de medios de cierre eficaces y permanentes fijados a la estructura, que se puedan accionar desde el interior, en una posición que permita ver bien su funcionamiento.

f) Deberán tener señalización en el puente de gobierno, con alarma visual y acústica, si permanecieran abiertas. Se dispondrán además carteles indicadores de la obligatoriedad de permanecer cerradas cundo no se estén utilizando para las faenas de pesca.

6. Puertas estancas al agua.

El número de aberturas practicadas en los mamparos estancos deberá ser el mínimo compatible con la disposición y las necesidades operacionales del buque; dichas aberturas irán provistas de dispositivos de cierre estancos al agua y de una resistencia equivalente a la de la estructura adyacente no perforada.

Las puertas estancas en mamparos estancos, podrán ser de bisagra y deberán poder accionarse localmente desde cada lado de la puerta. A ambos lados de la puerta se fijará un letrero de aviso indicando que la puerta debe mantenerse cerrada mientras la embarcación se encuentre en la mar.

7. Puertas estancas a la intemperie.

a) Todas las aberturas de acceso practicadas en los mamparos de las superestructuras cerradas o casetas de cubierta cerradas, por las que pudiera entrar agua, irán provistas de puertas fijadas permanentemente al mamparo, armadas y reforzadas de modo que el conjunto de su estructura sea de resistencia equivalente a la de la estructura no perforada. Serán estancas a la intemperie cuando estén cerradas y de una sola hoja. Habrá medios que permitan accionarlas desde ambos lados del mamparo.

b) La altura sobre cubierta de los umbrales de los vanos de puertas, tambuchos, casetas de cubierta y guardacalores de máquinas situados en la cubierta de trabajo y en las de superestructuras que den acceso directo a partes de tales cubiertas expuestas a la intemperie, será como mínimo la siguiente:

1.º) En la cubierta a la intemperie, la bajada a máquinas o a otro compartimento bajo cubierta, tendrá una altura de 600 mm. para las embarcaciones entre $L \geq 12$ m. y $L < 24$ m. y de 450 mm para embarcaciones de $L < 12$ m.

2.º) En la cubierta de superestructuras, 100 mm.

c) Cuando la puerta permita el acceso a espacios pequeños sobre la cubierta de francobordo y no afecte a la seguridad del buque, previa aprobación de la Administración marítima, la altura sobre cubierta de los umbrales de los vanos de puertas especificados en la letra b) anterior podrá reducirse de 600 hasta un mínimo de 380 mm. para las embarcaciones entre $L \geq 12$ m. y $L < 24$ m. y desde 450 hasta 300 mm. para embarcaciones de $L < 12$m. Esta reducción no podrá aplicarse a las puertas y aberturas que den acceso directo a los espacios de máquinas.

8. Escotillas.

a) Todas las escotillas irán provistas de tapas, y las que puedan abrirse durante las operaciones de pesca irán dispuestas cerca de crujía.

b) El esfuerzo máximo a considerar será de 10 KN/m^2 o el peso de la carga que se tenga previsto llevar sobre ellas; esta carga multiplicada por 4,25 no podrá hacer que se exceda la resistencia a la rotura del material. Con estas cargas, la flecha no podrá exceder de 0,0028 veces el vano de la escotilla.

c) Las tapas irán provistas de dispositivos de trinca y frisas u otros medios equivalentes, suficientes para garantizar la estanqueidad a la intemperie.

d) La altura sobre cubierta de las brazolas de escotilla en las partes expuestas de la cubierta de trabajo será como mínimo de 300 mm. para buques de eslora igual o inferior a 12 m y de 450 mm. ara buques de eslora mayor de 12 m, pero inferior a 24 m.

e) La altura sobre cubierta de las brazolas de escotilla en las partes expuestas de la cubierta de superestructura será como mínimo de 100 mm.

f) Se podrán autorizar tapas de escotilla enrasadas a cubierta, en aquellos lugares en que la existencia de tapas con las alturas especificadas anteriormente, pudieran impedir el desarrollo normal de las operaciones de pesca. En este caso las escotillas enrasadas llevarán medios de cierre o trincado suficientes para asegurar la estanqueidad y su integridad estructural.

9. Aberturas del espacio de máquinas.

a) Las aberturas del espacio de máquinas irán armadas y protegidas por guardacalores de resistencia equivalente a la de la superestructura adyacente. Las correspondientes aberturas exteriores de acceso llevarán puertas que cumplan con lo prescrito en los epígrafes 5 y 6 o tapas de escotilla que cumplan con lo prescrito en el epígrafe 8 del presente anexo.

b) Las aberturas que no sean de acceso irán provistas de tapas de resistencia equivalente a la de la estructura intacta, fijadas a ésta de modo permanente y serán susceptibles de quedar cerradas de manera que sean estancas a la intemperie.

10. Portillos y ventanas.

a) Los portillos que den a espacios situados por debajo de la cubierta de trabajo y a espacios cerrados de dicha cubierta irán provistos de tapas ciegas con bisagra, susceptibles de quedar cerradas de modo estanco.

b) Los portillos se ubicarán en un lugar tal que su borde inferior quede por encima de una línea paralela a la cubierta de trabajo en el costado, cuyo punto más bajo esté a 500 mm. por encima de la máxima flotación de servicio.

c) Los portillos situados a menos de 1000 mm. por encima de la máxima flotación de servicio serán del tipo fijo o no practicable.

d) En las ventanas del puente de gobierno o en los portillos de la caseta se utilizará cristal de seguridad templado o laminado, o un material adecuado de transparencia permanente y resistencia equivalente. Los cristales deberán estar encastrados. Los espesores de los cristales de las ventanas se especifican en la tabla siguiente:

Espesor de los cristales de portillos y ventanas

Ancho	Alto			
	Hasta 400	500	600	700 o más
Hasta 500	8	8	8	8
600	8	8	8	8
700	8	8	8	10
800	8	8	10	10
900	8	10	10	10
1000	10	10	10	10
1100	10	10	10	12
1200 o más	10	10	12	12

(Dimensiones en mm. para cristal de seguridad endurecido. Para cristales de policarbonato el espesor se incrementará en un 20%.)

e) Los portillos situados bajo la cubierta de trabajo tendrán cristales de 2 mm. más de espesor que el correspondiente entrando con el valor de su diámetro en la tabla, pero no se exige que sea mayor de 12 mm.

f) Se dispondrán tapas ciegas interiores o bien las suficientes tapas ciegas exteriores cuando no haya otro método de impedir la entrada de agua a través de una ventana o un portillo roto.

g) Se podrán aceptar portillos y ventanas sin tapas ciegas en los mamparos laterales o popeles de las casetas situadas en la cubierta de trabajo o por encima de ella, si la seguridad de la embarcación no va a verse disminuida.

h) El número de aberturas practicadas en los costados de la embarcación por debajo de la cubierta de trabajo, deberá ser el mínimo compatible con las características del proyecto y su utilización correcta, y tales aberturas irán provistas de medios de cierre de resistencia adecuada para asegurar la estanqueidad y la integridad de la estructura circundante.

11. Imbornales, tomas de mar y descargas.

a) Los tubos de los imbornales y descargas que atraviesen el casco, desde espacios situados por debajo de la cubierta de trabajo o desde el interior de superestructuras cerradas o casetas de la cubierta de trabajo que lleven puertas, ajustándose a las prescripciones de la letra d) siguiente, irán provistos de medios que impidan la entrada de agua a bordo.

b) Cada una de las descargas llevará una válvula automática de retención, dotada de un medio seguro de cierre, accionable desde un lugar accesible. No se exigirá este medio seguro de cierre si no hay riesgo de que la entrada de agua por la abertura de que se trate, de lugar a una inundación peligrosa y que el grosor de la tubería es suficiente. El medio de accionamiento seguro de la válvula irá provisto de un indicador que señale si la válvula está abierta o cerrada.

c) La abertura interior de tales descargas e imbornales estará, en la medida de lo posible, por encima del nivel de la máxima flotación aún cuando la embarcación presente escoras de 20 grados a cualquiera de las bandas.

d) Las aberturas al mar cuya sección recta sea mayor de 200 cm^2, y las descargas de los desperdicios de los parques de pesca cualquiera que sea su sección, habrán de tener su abertura interior por encima del nivel de la máxima flotación, aún cuando la embarcación presente escoras de 20 grados a cualquiera de las bandas, debiendo independizarse los medios de retención y cierre. En las descargas de desperdicios de los parques de pesca, la válvula de no retomo en el costado tendrá mando de cierre en el parque y tapa de cierre estanco en el vertedero.

e) En los espacios de máquinas, las tomas de mar y descargas principales y auxiliares que sean esenciales para el funcionamiento de las máquinas, tendrán los mandos donde estén emplazadas. Dichos mandos serán accesibles e irán provistos de indicadores que señalen si las válvulas están abiertas o cerradas siempre que se disponga de alarma de sentinas con las características requeridas en el anexo III.

f) Los imbornales tendrán sección y pendiente suficiente para aliviar las máximas cantidades posibles de agua que se puedan presentar en los espacios a los que sirvan. En aquellos espacios en los que sea impracticable la conducción de los imbornales al exterior, por la poca altura del espacio sobre la flotación u otro motivo, se podrá admitir la conducción hacia el interior del buque a condición que se haga hacia espacios estancos de reducidas dimensiones, que no sean máquinas, y cuya inundación no pueda poner en peligro la seguridad de la embarcación. Se dispondrán dos medios de achique accionados mecánicamente para tales espacios así como dispositivos de alarma por alto nivel en los mismos. Los imbornales de espacios abiertos, o de casetas cuyas aberturas no posean medios de cierre conducirán siempre al exterior de la embarcación.

g) Los accesorios que vayan fijados al forro exterior y las válvulas serán de acero, bronce u otro material dúctil aprobado. Todos los tramos de tuberías situados entre el forro exterior y las válvulas serán de acero, o del mismo material del casco si éste es metálico.

h) En las embarcaciones sin cubierta o cubierta parcial, las descargas y tomas de mar situadas sobre el forro irán provistas de medios de cierre directamente colocados sobre el forro o sobre la toma de mar, de fácil accesibilidad y con indicadores de posición. Estos medios de cierre serán de acero, bronce u otro material de resistencia equivalente, y compatibles con el material del casco y de la tubería a la que sirven.

i) En el caso que la embarcación disponga de un sistema de exhaustación de gases de escape por el costado, el sistema estará dotado de sifones y/o válvulas fácilmente accionables desde el interior, que impidan la entrada de agua.

12. Ventilación y ventiladores.

a) Deberá disponerse de una ventilación adecuada y eficiente en todos los espacios cerrados del buque o embarcación.

b) Deberán disponerse medios para que en caso de incendio sea posible parar los ventiladores de espacios de carga y máquinas desde fuera de estos espacios y para poder también cerrar las puertas, tomas de aire y cualquier otra abertura en estos espacios.

c) Los ventiladores tendrán manguerotes de construcción sólida y serán susceptibles de quedar cerrados de manera estanca a la intemperie con dispositivos fijados de modo permanente al manguerote o a la estructura adyacente.

d) La altura de los manguerotes será la máxima posible. En la cubierta de trabajo, la altura sobre cubierta de los manguerotes que no sean de ventiladores del espacio de máquinas será igual o superior a 760 mm. y en las cubiertas de superestructuras no será inferior a 450 mm.

e) La altura sobre cubierta de los ventiladores del espacio de máquinas será tan alta como sea práctico y razonable.

f) La altura de los ventiladores podrá reducirse si es un inconveniente para la operación de la embarcación, hasta 450 mm. y en cualquier caso el ángulo de escora a partir del cual podrá comenzar la inundación progresiva no será inferior a 409.

13. Tubos de aireación.

a) Los tubos de aireación de los tanques u otros espacios situados bajo cubierta se elevarán hasta el exterior por encima de la cubierta de trabajo o de las superestructuras, de modo que las partes expuestas de los tubos sean de construcción sólida y, en la medida de lo posible, protegidas contra posibles daños ocasionados por el arte de pesca o el aparejo de maniobra. Las aberturas de tales tubos irán protegidas por medios eficaces de cierre, fijados de modo permanente al mismo tubo o a la estructura adyacente. Tales medios de cierre podrán omitirse si dada su configuración geométrica, se considera que están protegidos contra el agua embarcada en cubierta.

b) La altura sobre cubierta del punto más bajo de los tubos de aireación a través del cual el agua pueda entrar en el buque, será como mínimo de 760 mm. en la cubierta de trabajo y de 450 mm. en la cubierta de superestructuras. Se podrá aceptar una reducción de estas alturas con objeto de que no se entorpezcan las faenas de pesca.

14. Portas de desagüe.

a) Cuando las amuradas forman pozos en la cubierta de trabajo, deberán disponerse portas de desagüe a lo largo de la amurada para asegurar el desagüe de la cubierta de la manera más rápida y eficaz posible. El borde inferior de las portas de desagüe quedará tan cerca de la cubierta como sea practicable.

1.º) El área mínima de las portas de desagüe (A), en metros cuadrados, a cada banda del buque y en cada uno de los pozos de la cubierta de trabajo se determinará en función de la longitud (l en m.) y la altura de la amurada en el pozo, según se indica a continuación:

$A = K * l$

Donde:

K = 0,07 para buques de eslora igual a 24 m;
K = 0,035 para embarcaciones de eslora igual a 12 m;
K = 0,017 para embarcaciones de eslora igual a 6 m;
Para esloras intermedias el valor de K se obtendrá por interpolación lineal (no es necesario que l sea superior al 70% de la eslora del buque).

2.º) Cuando la altura media de la amurada sea superior a 1,2 m, el área prescrita se incrementará en 0,004 metros cuadrados por metro de longitud del pozo y por cada 0,1 m de diferencia de altura.

3.º) Cuando la altura media de la amurada sea inferior a 0,9 m el área prescrita podrá reducirse en 0,004 metros cuadrados por metro de longitud del pozo y por cada 0,1 m. de diferencia de altura.

b) Cuando existan estructuras dentro del pozo que limiten el volumen de agua, el área de las portas puede reducirse proporcionalmente al volumen que se reste, siempre que las estructuras consideradas no contribuyan a la retención de agua.

c) El área mínima de las portas de desagüe correspondientes a cada pozo de la cubierta de superestructura, será cuando menos igual a la mitad del área A, definida en la letra a) 1°) anterior.

d) Las panas divisorias de arcadas de pescado en cubierta y los medios para estibar y utilizar los artes de pesca irán dispuestos de manera que no disminuyan la eficacia de las portas de desagüe, ni se acumule agua en cubierta o se impida que corra libremente hacia las portas de desagüe. Las panas no dificultarán la descarga de agua sobre la cubierta, para lo que tendrán groeras de dimensiones razonables.

e) Las portas de desagüe de altura superior a 0,3 m llevarán varillas espaciadas entre sí a no más de 0,23 m ni a menos de 0,15 m, o irán provistas de algún otro medio adecuado de protección. Si las portas de desagüe llevan tapas, éstas llevarán sus bisagras en su parte superior y serán de construcción aprobada por la Administración marítima. Cuando se considere necesario contar con dispositivos para cerrar las tapas de las portas de desagüe durante las faenas de pesca, dichos dispositivos serán satisfactorios a juicio de la Administración marítima y podrán accionarse con sencillez desde un lugar fácilmente accesible. Los ejes de las bisagras de las tapas de cierre de las portas y los pestillos, trincas o medios de cierre similares de las mismas, cuando los lleven, deberán ser de acero inoxidable, latón o material similar.

f) La utilización de pantallas o chapas portátiles de protección colocadas delante de las portas, será considerado como equivalente al cierre de las portas.

15. Dispositivos de sonda.

Se instalarán dispositivos de sonda en las sentinas de los compartimentos que no sean fácilmente accesibles en todo momento durante el viaje y en todos los tanques y coferdanes.

Al instalar tubos de sonda, sus extremos superiores quedarán situados en puntos de fácil acceso y, si es posible, por encima de la cubierta de trabajo. Sus aberturas llevarán medios de cierre fijados permanentemente. Los tubos de sonda que no lleguen más arriba de la cubierta de trabajo llevarán dispositivos de cierre automático.

16. Marcas de calados.

a) Todos las embarcaciones entre L ≥ 12 m. y L < 24 m. deberán llevar en proa y en popa, al menos en un costado, una escala de calados, en decímetros, tan cerca de las perpendiculares como sea razonable. En aquellas embarcaciones en que sus formas a popa hagan imposible leer con exactitud las marcas, estas se podrán disponer en una sola línea vertical centrada en la estampa de popa.

b) Los números de los calados estarán graneteados o marcados con soldadura, para los buques de casco de acero, grabados hasta una profundidad de 3 mm para los buques de casco de madera y marcados de modo indeleble para los buques de otros materiales. Deberán ser pintados en negro sobre fondo claro o en blanco sobre fondo oscuro.

c) Se dispondrán de modo tal que la parte inferior de cada cifra corresponda al calado que indica, medido verticalmente desde el nivel más bajo de la quilla o su prolongación. Las cifras tendrán una altura tal que su inmersión completa corresponda a un incremento del calado de 10 cm.

17. Equipo de fondeo y amarre.

a) Se dispondrá un equipo de fondeo proyectado de modo que se pueda utilizar con rapidez y seguridad y que constará de anclas, cadenas o cables, estopores y molinetes u otros dispositivos para fondear y para mantener el buque fondeado en todas las condiciones de servicio previsibles.

b) El equipo de anclas y cadenas o cables o cabos constará de, al menos, los elementos prescritos en la tabla incluida en este apartado, en la cual:

c) El puntal (D) se tomará hasta la cubierta completa más alta.

d) El peso de las anclas corresponde a anclas con cepo. Para otros tipos se podrá reducir el peso prescrito según sus características y hasta un 25% para las de tipo aprobado como de alto poder de agarre.

e) Las anclas serán de acero de una resistencia a la tracción igual o superior a 400 N/mm^2 o de otro material que ofrezca garantías equivalentes.

f) Si los eslabones de la cadena son con contrete se puede reducir su diámetro en 1,5 mm.

g) Se tomarán las medidas oportunas en la proa, o en la popa solamente en el caso de pesqueros con draga hidráulica (Sistema Rischio), para fijar, fondear y levar las anclas convenientemente.

h) Si el peso del anda requerida para el buque es mayor de 50 Kg. deberá disponerse de un medio mecánico que pueda izar el anda.

i) Parte de la cadena puede sustituirse por cable de acero o estacha de resistencia a tracción adecuada, conservando el total de la línea de fondeo, en todo caso una longitud de cadena igual como mínimo a la eslora total de la embarcación. El tramo de la cadena irá sujeto al anda.

j) Se dispondrá también en las embarcaciones de equipo de amarre adecuado que permita amarrarlos sin riesgos en todas las condiciones operacionales. Se dispondrán las bitas, gateras, rodillos y resto de elementos para el amarre del buque y para facilitar en caso necesario, su remolque.

k) Las embarcaciones de 15 m. o más de eslora (L) dispondrán al menos de un cable de remolque cuya longitud y resistencia a la rotura serán al menos de 180 m. y 98 kN respectivamente. El cable estará estibado en un lugar apropiado para su pronta utilización en el mar. Este cable podrá sustituirse por uno de los cables de arrastre del pesquero, siempre que éste tenga una longitud y resistencia a la rotura similares.

l) El casco del buque deberá estar reforzado de modo apropiado en las zonas que soporten el peso o los esfuerzos del equipo de fondeo y amarre.

m) Todos los buques deben de disponer de un medio para ser remolcados.

Equipo de fondeo

L*B*D	Peso unitario de anclas, Kg.	Número de anclas	Longitud de la línea, m.	Diámetro de cadena, mm
25	30	1	40	8
50	45	1	50	10
100	70	1	60	12
200	115	1	70	14
300	150	1	80	16
400	185	2	90	18
500	200	2	100	20
600	230	2	110	22
800	280	2	130	26
1000	300	2	150	30

Las embarcaciones cuyo factor L*B*D sea menor de 25, deberán estar equipadas de una línea de fondeo en la que su longitud será al menos igual a 3 veces la profundidad de los fondeaderos habitualmente frecuentados por el buque con un mínimo de 5 veces su eslora total:

Eslora de la embarcación (m.)	Peso del ancla (Kg.)	Diámetro de la cadena (mm.)	Diámetro de estacha (mm.)
L < 6	10	6	14
L ≥ 6	15	8	20

ANEXO II

Estabilidad y francobordo

Índice.

1. Generalidades.
2. Criterios de estabilidad.
3. Condiciones de carga a considerar.

4. Cálculo de las curvas de estabilidad.
5. Efecto de los líquidos en los tanques.
6. Efecto de la acumulación de hielo.
7. Efecto del agua embarcada en cubierta.
8. Efectos del viento y balance intensos.
9. Subdivisión de las bodegas de pescado con tablones extraíbles.
10. Experiencia de estabilidad.
11. Acta y Libro de estabilidad.
12. Francobordo.
13. Marcas de francobordo y línea de cubierta.
14. Inmersión.
15. Francobordos asignados.
16. Altura mínima de la amura en la proa.
17. Estabilidad de embarcaciones de pesca de L < 12 m.
Apéndice. Práctica recomendada para subdividir las bodegas de pescado con panas móviles.

1. Generalidades.

a) El cumplimiento de los criterios de estabilidad no asegura la inmunidad del buque a la zozobra en cualquier circunstancia, ni exime al patrón de sus responsabilidades.
b) Se cuidará de que la estiba de la carga se realice de modo que se cumplan en todo caso los criterios de estabilidad.
c) Para reducir al mínimo la posibilidad de corrimiento longitudinal o transversal de la carga a causa de las aceleraciones producidas por los movimientos de cabeceo y balance de la embarcación se deberá hacer una subdivisión apropiada de las bodegas y si es necesario de la cubierta.

2. Criterios de estabilidad.

a) Los siguientes requisitos se cumplirán en todas las embarcaciones de eslora (L) menor o igual a 12 m. Los requisitos de estabilidad para las embarcaciones de L < 12 m., se establecen en epígrafe 17 de este anexo.
b) Las curvas de estabilidad, corregidas por el efecto de las superficies libres de los líquidos contenidos en los tanques según se indica en el epígrafe 5 de este anexo, deberán satisfacer, en todas las condiciones de carga especificadas en el epígrafe 3 siguiente los parámetros que a continuación se exponen:

1.º) El área situada bajo la curva de brazos adrizantes (curva GZ) no será inferior a 0,055 metros-radián hasta un ángulo de escora de 30 grados ni inferior a 0,090 metros-radián hasta 40 grados o hasta el ángulo de inundación, ϑ_f, si éste es menor de 40 grados. Además, el área situada bajo la curva de brazos adrizantes entre los ángulos de escora de 30 y 40 grados, o entre los ángulos de 30 grados y ϑ_f, si éste es menor de 40 grados, no será inferior a 0,030 metros-radián.
A estos efectos ϑ, es el ángulo de escora en el que las aberturas del casco, la superestructura o las casetas, que no se puedan cerrar rápidamente de modo estanco, comienzan a quedar sumergidas.
2.º) El brazo adrizante GZ será de 200 milímetros como mínimo para un ángulo de escora igual o superior a 30 grados; el brazo adrizante máximo GZ_{max} corresponderá a un ángulo de escora preferiblemente superior a 30 grados, pero nunca inferior a 25 grados.
3.º) La altura metacéntrica inicial, corregida por el efecto de superficies libres, GM_0, será de 350 mm como mínimo.
4.º) Las embarcaciones que realicen faenas de arrastre con tangones deberán cumplir con los criterios anteriores, aumentando los valores mínimos prescritos en los puntos 1.º), 2.º) y 3.º) anteriores, un 20%.

c) En los casos que se mencionan, además se deberá cumplir lo siguiente:

1.º) El ángulo de escora que puede ocasionar el inicio de la inundación de las bodegas a través de las escotillas que permanecen abiertas durante las faenas de pesca, será como mínimo de 20°. Esto se comprobará en todas las situaciones de carga indicadas en el

epígrafe 3 de este anexo y se tendrán en cuenta todas las condiciones reales de trabajo y operación.

2.º) En el caso de que dicho ángulo sea menor de 20° deberá demostrarse que el buque cumple con lo indicado en los puntos 1.º) 2.º) 3.º) y 4.º) de la letra b) anterior, para la siguiente situación del buque: con 75% de consumos, sin carga y bodegas inundadas al 50% de su volumen. Esta situación habrá de considerarse expresamente.

d) En las embarcaciones de pesca multicasco, si la estabilidad no cumple el criterio de la letra b) punto 19 del párrafo anterior se aplicará el siguiente:

1.º) El área bajo la curva de brazos adrizantes (curva GZ) no será inferior a 0,07 metros-radianes si el brazo adrizante máximo corresponde a un ángulo 15º.

2.º) El área bajo la curva de brazos adrizantes (curva GZ) no será inferior a 0,055 metros-radianes si el brazo adrizante máximo corresponde a un ángulo 30º.

3.º) Cuando el brazo adrizante máximo corresponda a ángulos entre 15º y 30º, el área mínima requerida bajo la curva de brazos adrizantes se determinará mediante la fórmula siguiente:

$$Area = 0{,}055 + 0{,}001\ (30g - \vartheta_{máx})$$

En la que $\vartheta_{máx}$ es el ángulo de escora en que la curva de brazos adrizantes alcanza su máximo.

El brazo adrizante máximo (GZ_{max}) corresponderá a un ángulo de escora no inferior a 15º.

e) En los buques cuyos métodos de pesca, sus dispositivos de elevación u otras cargas sometan a los mismos a fuerzas externas adicionales que creen momentos escorantes, deberá demostrarse por cálculo directo que el buque no sumerge ningún punto de la cubierta cuando dichas fuerzas están actuando. La situación de carga a considerar será la de salida de caladero con 35% de consumos y 100% de pesca.

f) En los buques que dispongan de dispositivos antibalance, que no sean quillas de balance, deberá demostrarse que, para todas las situaciones de carga mencionadas en el epígrafe 3, se cumplen los criterios de estabilidad indicados en la letra a) anterior en todo caso posible.

g) Cuando en la condición de carga más desfavorable, la estabilidad dinámica a 30° sea inferior a 0,065 metros-radián, deberá estudiarse:

1.º) La aptitud del buque para resistir el efecto de escora provocado por los efectos de rachas de viento y balance intenso. Para ello, se calculará el valor del coeficiente C. en la forma indicada en el epígrafe 8. Dicho coeficiente deberá ser mayor de uno.

2.º) La aptitud del buque para resistir el efecto de escora provocado por la presencia de agua en cubierta. Para ello, se calculará el valor del coeficiente C_{wod} en la forma indicada en el epígrafe 7. Dicho coeficiente deberá ser mayor de uno.

h) Se podrá utilizar lastre fijo sólido distribuido en la embarcación de modo que se cumplan los criterios anteriores, según proceda. En ningún caso se permitirá el uso de lastre fijo líquido.

i) Para los buques de características no habituales, constructivas u operativas, o que faenen en zonas de pesca con condiciones específicas, la Administración marítima podrá fijar criterios complementarios o alternativos a los expresados en los párrafos anteriores.

3. Condiciones de carga a considerar.

a) Las condiciones de carga a las que se hace referencia en el epígrafe 2 letra b) de este anexo, serán al menos las siguientes:

1.º) «Salida de puerto» con el total de combustible, provisiones, hielo, aparejos de pesca, etc.

2.º) «Salida de caladero» completo de pesca y con el 35% de combustible, provisiones, etc.

3.º) «Llegada a puerto» con el 10% de provisiones, combustible, etc. y completo de pesca.

4.º) «Llegada a puerto» con el 10% de provisiones, combustible, etc., y el 20% de la pesca.

b) Cuando por las características del tipo de embarcación, del caladero o de las capturas, se prevea la disposición de carga en cubierta, bien sea parcial o totalmente, las condiciones de carga serán estudiadas con la distribución de carga en cubierta que más se adecue a la explotación real de la embarcación.

c) Cuando entre dos de las situaciones consecutivas mencionadas, se proceda a llenar por razones de estabilidad algún tanque de lastre o bien a llenar o vaciar de líquido algún otro espacio del buque (por ejemplo: viveros), se estudiarán además las situaciones siguientes:

1.º) En el caso de lastrado del buque, buque en el momento antes de lastrar;

2.º) En el caso de llenado o vaciado de algún otro espacio de la embarcación, situación en el momento antes del llenado o vaciado y en el momento después del llenado o vaciado.

d) Cuando se prevea la necesidad de navegar en zonas de formación de hielos, según éstas se definen en el epígrafe 6 de este anexo, se estudiará la situación de carga más desfavorable en el supuesto de acumulación de hielos. El cálculo se efectuará conforme al procedimiento indicado en dicho epígrafe. Se considerará como situación de carga más desfavorable, aquella que presente un menor valor de estabilidad dinámica a 30° y mayor superficie vélica.

e) Cualquier otra condición operacional que pueda darse teniendo en cuenta toda condición especial en la forma de operar o en las zonas de operación.

f) En la confección de las condiciones de carga se tendrán en cuenta los siguientes aspectos:

1.º) Se deberán determinar por pesado directo: las redes u otras artes de pesca (nasas, palangres, etc...), así como cualquier otro elemento auxiliar a utilizar en las faenas de la embarcación (botes panga, cajas de pescado, cajones para hielo, tanques amovibles de combustible). Asimismo se tendrá en cuenta un posible cambio de las artes a bordo.

2.º) Se deberá prever un margen mínimo del 15% del peso de las redes, para tener en cuenta el peso de las redes mojadas y su maniobra, capturas, etc., sobre cubierta;

3.º) En todos los casos la carga se supondrá homogénea, a menos que esto resulte incompatible con la práctica, lo cual se demostrará explícitamente;

4.º) El agua de lastre se deberá incluir solo si el buque dispone de tanques especialmente dispuestos para este fin;

5.º) se utilizarán los siguientes pesos específicos para los líquidos presentes a bordo (ton/m3):

Agua Salada:	1,025
Agua Dulce:	1,0
Fuel Oil:	0,94 - 0,95
Diesel Oil:	0,835 - 0,935
Aceite Lubricante:	0,885 – 0,935

6.º) El peso de la tripulación y efectos se estimará en 100 kg. por tripulante;

7.º) El centro de gravedad (c.d.g.) de la carga en bodegas llenas, se considerará coincidente, normalmente, con el centro volumétrico del espacio completo, sin descontar ningún espacio entre el techo y la superficie de la carga. Sin embargo si se asume que tal espacio existe, se acompañará un croquis de la sección de la bodega en el que se indique dicho espacio, junto con una justificación de la imposibilidad física de cargar en el mismo;

8.º) las densidades de carga que se consideren en el estudio serán las reales según el tipo de pesca y método de conservación previstos. Se añadirá a las condiciones de carga una primera hoja donde se indiquen las densidades utilizadas y el tipo de pesca; como referencia pueden considerarse las densidades siguientes:

- Marisco congelado en cajas.	0.38 ton/m3
- Marisco congelado en bloques.	0.43 "
- Arenques en caja.	0.45 "

- Arenques congelados en bloques.	0.70 "
- Pescado enfriado en cajas de plástico.	0.62 "
- Pescado enfriado en cajas de madera.	0.70 "
- Pescado blanco desollado congelado bloques.	0.62 "
- Pescado blanco congelado en cajas .	0.63 "
- Pescado blanco congelado en bloques.	0.71 "
- Pescado congelado en filetes.	0.70 "
- Pescado congelado en hielo.	0.75 "
- Choco congelado en cajas .	0.65 "
- Choco congelado en bloques.	0.72 "
- Pulpo, calamar, pota congelados en cajas.	0.75 "
- Hielo machacado.	0.75 "
- Sal para conservación.	0.64 "

4. Cálculo de las curvas de estabilidad.

a) Los métodos empleados para calcular los brazos adrizantes deben estar de acuerdo con lo indicado a continuación y su grado de exactitud deberá ser revisado por la Administración marítima.

b) Se hará uso de las curvas hidrostáticas y de los valores KN calculados para el asiento de proyecto, pero en aquellas situaciones en que el asiento calculado de servicio difiera en más de 0,02 L, o en más de 1 m del asiento de proyecto, los valores GZ de la curva de estabilidad estática se disminuirán en 0,02 m. Se recomienda, y cuando se considere necesario se exigirá, el cálculo directo de las curvas de estabilidad para el asiento real.

c) Al realizar los cálculos se considerará el volumen hasta la superficie exterior del forro de la cubierta. En caso de buques de madera y materiales compuestos, se tomarán las dimensiones fuera de forros.

d) Las superestructuras cerradas podrán ser tenidas en cuenta siempre que:

1.º) los umbrales de las puertas de las mismas estén de acuerdo con lo indicado en el anexo I;

2.º) no existan aberturas en popa y costados que se puedan abrir a la mar.

En iguales condiciones se podrán incluir en los cálculos las superestructuras cerradas comprendidas en una segunda hilada, a nivel superior.

e) Las casetas cerradas situadas sobre la cubierta de francobordo podrán ser tenidas en cuenta siempre que cumplan lo indicado en el punto anterior.

f) Un puente o una toldilla se podrán considerar cerrados, siempre que se pueda acceder a la cámara de máquinas y a la cubierta superior por otras vías que no sean las puertas de las superestructuras que forman dicho puente o toldilla.

g) Los interiores de las portas dedicadas a evacuar desperdicios de la pesca, no deberán sumergirse para escoras inferiores a 20º.

h) En los casos en que la embarcación pudiera llegar a zozobrar por inundación a través de alguna abertura, la curva de estabilidad se interrumpirá en el ángulo de inundación correspondiente a dicha abertura, y se considerará que el buque, en ese instante, ha perdido su estabilidad.

i) No se considerarán como abiertos orificios pequeños, tales como los que permiten el paso de cables, cadenas, aparejos y anclas, así como imbornales, orificios de descargas sanitarias y tuberías de aireación, siempre que se sumerjan para un ángulo de inclinación superior a 30°. Si se sumergen para un ángulo igual o menor de 30° esos orificios se considerarán abiertos si la Administración marítima aprecia que pueden dar lugar a una inundación de cierta importancia.

5. Efecto de los líquidos en los tanques.

a) En todas las condiciones de carga la altura metacéntrica inicial y las curvas de estabilidad se deberán corregir por el efecto de las superficies libres de líquidos en los tanques, según las hipótesis de los siguientes puntos.

b) Los tanques que se tendrán en cuenta al determinar la influencia de los líquidos sobre la estabilidad en todos los ángulos de escora, deberán ser tanques aislados o combinaciones de tanques para cada clase de líquido (incluso los de agua de lastre) que, según las condiciones de servicio, puedan tener superficies libres simultáneamente.

c) Para determinar esta corrección por superficies libres se considerará la combinación de tanques que causen el máximo momento escorante por este efecto M_{sl}, con una inclinación de 30° cuando estén llenos al 50 por 100.

d) El valor de M_{sl}, para cada tanque se puede deducir de la fórmula

$$M_{sl} = v.b.\gamma.k.\sqrt{\delta}$$

Donde:

M_{sl} = momento por superficies libres para una inclinación de O grados, (ton.m).
v = capacidad total del tanque, (m^3).
b = dimensión máxima del tanque en la dirección de la manga, (m).
y = peso específico del líquido contenido en el tanque, (ton/m^3).
δ = v/b.l.h (coeficiente de bloque del tanque)
h = altura máxima del tanque, (m).
I = dimensión máxima del tanque en la dirección de la eslora, (m).
k = coeficiente adimensional que se obtiene en la tabla 1 según la relación b/h. (los valores intermedios se determinan por interpolación lineal)

e) No es preciso incluir en los cálculos los tanques pequeños que cumplen la condición dada por la siguiente fórmula, empleando el valor de k (ver Tabla 1 al final de este epígrafe) que corresponde a una inclinación de 30°,

$$v.b.\gamma.k.\sqrt{\delta} = 0{,}01 D_r$$

Donde

D_r = desplazamiento del buque en rosca, (ton).

f) Cuando, dentro del mismo servicio, se consuma simultáneamente de más de un tanque, la suma de efectos por superficies libres, es decir la suma de momentos a 30º de todos esos tanques, se comparará con el 0,01 del desplazamiento del buque en rosca.

g) Dentro del mismo servicio (agua dulce, lastre, combustible, etc.) y para una determinada situación de carga, se tendrán en cuenta en principio, solo aquellos tanques que en algún momento dan lugar a superficie libre hasta que el buque se encuentre en la siguiente situación de carga estudiada. De entre éstos, solo se considerarán los que presenten superficie libre en todo el intervalo; y entre los que se consumen en un orden prefijado, los que den el mayor valor del momento por superficie libre. En el caso de que esté previsto consumir al mismo tiempo de más de un tanque (por ejemplo, cuando haya que consumir simultáneamente de tanques simétricos respecto a crujía), se considerarán a la vez todos los tanques que, de acuerdo con el orden de consumos previsto, presenten superficie libre al mismo tiempo, eligiéndose el conjunto para el que sea mayor la suma de sus respectivos momentos por superficie libre.

h) La corrección será la suma de las correcciones correspondientes a los tanques de cada servicio.

1.º) Corrección de la altura metacéntrica,

$$\Delta GM = \frac{\Sigma i_i \cdot \tau_i}{D}$$

siendo i_i, el momento de inercia máximo (m^4) de las superficies libres que puedan aparecer en el tanque i, τ_i, el peso específico del líquido en él contenido (ton/m^3) y,

D = desplazamiento de la condición en estudio.

2.º) Corrección de los brazos adrizantes para cada ángulo θ,

$$\Delta GZ = \frac{\Sigma M_{sl}}{D}$$

i) De forma análoga se corregirá también por aquellos espacios en que pueda aparecer superficie libre por cualquier otro motivo.

Tabla 1

b/h	, °												
	5	10	15	20	30	40	45	50	60	70	75	80	85
20	0,11	0,12	0,12	0,12	0,11	0,10	0,09	0,09	0,09	0,05	0,04	0,03	0,02
10	0,07	0,11	0,12	0,12	0,11	0,10	0,10	0,09	0,07	0,05	0,04	0,03	0,02
5	0,04	0,07	0,10	0,11	0,11	0,11	0,10	0,10	0,08	0,07	0,06	0,05	0,04
3	0,02	0,04	0,07	0,09	0,11	0,11	0,11	0,10	0,09	0,08	0,07	0,06	0,05
2	0,01	0,03	0,04	0,06	0,09	0,11	0,11	0,11	0,10	0,09	0,09	0,08	0,07
1,5	0,01	0,02	0,03	0,05	0,07	0,10	0,11	0,11	0,11	0,11	0,10	0,10	0,09
1	0,01	0,01	0,02	0,03	0,05	0,07	0,09	0,10	0,12	0,13	0,13	0,13	0,13
0,75	0,01	0,01	0,01	0,02	0,02	0,04	0,04	0,05	0,09	0,16	0,18	0,21	0,16
0,5	0,00	0,01	0,01	0,02	0,02	0,04	0,04	0,05	0,09	0,16	0,18	0,21	0,23
0,3	0,00	0,00	0,01	0,01	0,01	0,02	0,03	0,03	0,05	0,11	0,19	0,27	0,34
0,2	0,00	0,00	0,00	0,01	0,01	0,01	0,02	0,02	0,04	0,07	0,13	0,27	0,45
0,1	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01	0,01	0,01	0,02	0,04	0,06	0,14	0,53

$$k = \frac{sen\theta}{12} * \left(1 + \frac{tg^2\theta}{2}\right) * \frac{b}{h} \text{ cuando } \cot g\theta \geq \frac{b}{h}, \text{ o}$$

$$k = \frac{cos\theta}{8} * \left(1 + \frac{tg\theta}{b/h}\right) - \frac{cos\theta}{12 * (b/h)^2} * \left(1 + \frac{cotg^2\theta}{2}\right) \text{ cuando } \cot g\theta < \frac{b}{h}$$

6. Efecto de la acumulación de hielo.

a) Para los buques que operen en zonas marítimas en las que sea probable la formación de hielo, a fin de compensar este fenómeno se incluirán en los cálculos de estabilidad los siguientes pesos mínimos por acumulación de hielo:

1.º) Para buques que faenen en la zona A tal como se define en el letra d) punto 1.º) de este epígrafe:

– 30 kg por m2 sobre las cubiertas expuestas y pasarelas;
– 7,5 kg por m2 del área lateral proyectada de cada costado del buque que quede por encima del plano de flotación,
– el área lateral proyectada de superficies discontinuas de las barandillas, arboladura (exceptuando los palos) y jarcia de los buques que no tienen velas, así como el área lateral proyectada de otros pequeños objetos, se calculará incrementando en un 5% el área total proyectada de las superficies continuas y en un 10% los momentos estáticos de este área.

2.º) Para buques que faenen en la zona B tal como se define en la letra d) punto 2.º) de este epígrafe, la mitad de las cantidades indicadas en la letra a) punto 1.º) anterior.

3.º) Para los buques que naveguen en la zona situada al Norte de la latitud 43° N limitada al Oeste por la Costa de América del Norte y al Este por la loxodrómica trazada desde la latitud 43° N, longitud 48 W, hasta la latitud 63° N, longitud 28 W, y, desde aquí, a lo largo de la longitud 28° W.; los tipos supuestos de acumulación de hielo serán al menos del doble de los definidos en la letra a) punto 1.º) anterior.

b) El cálculo se hará, de entre las condiciones de carga especificadas en el epígrafe 3 de este anexo en la condición de carga más desfavorable en la que sea posible la formación de hielo, considerando como tal aquella que tenga un menor valor de la estabilidad dinámica a 30 grados. No será necesario, por ejemplo, estudiar el efecto de la acumulación de hielo en una condición de llegada a puerto, aunque ésta sea la de menor estabilidad dinámica a 30º, cuando el puerto de llegada se encuentre fuera de las zonas A y B antes indicadas.

c) En los cálculos de estabilidad se incluirá un esquema a escala de las superficies consideradas, así como un cálculo detallado de sus valores, y las zonas de pesca consideradas.

d) Definición de las zonas de formación de hielo:

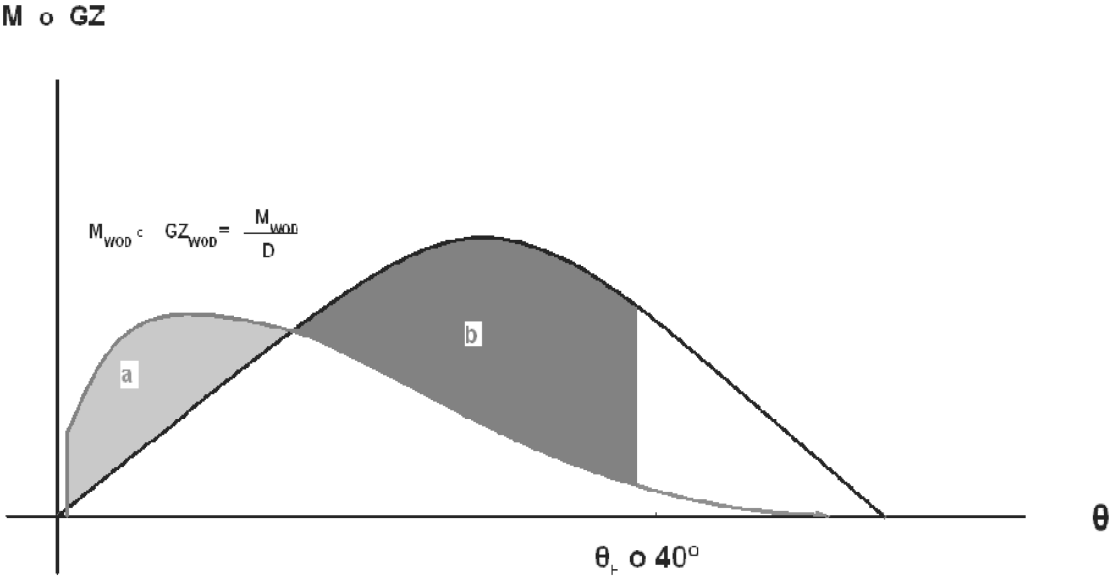
1.º) Zona A: Cualquiera que sea la época del año, al norte de la latitud 66° 30' N o al sur de la latitud 60º 00' S. Durante la temporada de formación de hielo, en los mares de Barents, Bering y Okhotsk, el estrecho de Tatar y a lo largo de la costa Este de Canadá.

2.º) Zona B: En invierno, entre el 16 de octubre y el 15 de abril, al norte de la latitud 56º N.

e) Las embarcaciones destinadas a faenar en las zonas de formación de hielo, serán proyectados de modo que la acumulación de hielo sea la menor posible; y equipados con los medios que la Administración marítima considere necesarios para quitar el hielo, que al menos consistirán en:

1.º) cinco pies de cabra;
2.º) cinco piquetas con mangos largos;
3.º) cinco picos;
4.º) cinco rasquetas metálicas;
5.º) cinco palas metálicas;
6.º) tres mandarrias de madera;
7.º) tres cables salvavidas a proa y a popa para ser colocados en cada costado de la cubierta de intemperie, provistos de anillas a las que se puedan fijar guardacabos con trozos de cabo.
8.º) cinturones de seguridad con ganchos de muelle para, al menos, el 50% de la tripulación (pero no menos de 5 juegos), que puedan ser sujetos a los trozos de cabo.

7. Efecto del agua embarcada en cubierta.



AGUA EMBARCADA EN CUBIERTA

La aptitud de la embarcación para resistir el efecto del agua embarcada en cubierta, tal como se requiere en el epígrafe 2, letra g) punto 2.º) de este anexo se calculará de la forma que se indica a continuación:

a) El coeficiente C_{wod} = área «b»/área «a», no debe ser inferior a la unidad.

b) El ángulo que cierra el área «b» debe ser igual al ángulo de inundación θ_f ó 40 grados, si este valor es menor.

c) El valor del momento escorante M_{wod}, o del correspondiente brazo escorante, debido a la presencia del agua en cubierta debe ser determinado teniendo en cuenta lo siguiente:

1.º) El peso de agua embarcada se calculará suponiendo que sobre cubierta existe una cantidad de agua igual a la que existiría si el pozo de cubierta estuviese lleno de agua hasta el punto más bajo de la línea de regala, y el buque, inicialmente adrizado, es escorado hasta el ángulo necesario para que el punto indicado quede sumergido.

2.º) Una vez determinado el peso de agua, se calculará M_{wod} para cada ángulo de escora, teniendo en cuenta tanto la variación de la posición del centro de gravedad del agua embarcada como las posibles pérdidas de esta agua por la amura.

d) Al calcular M_{wod} se partirá de las siguientes hipótesis:

1.º) Durante la escora, los valores de asiento y desplazamiento son constantes e iguales a los correspondientes para el buque sin agua en cubierta.

2.º) Se ignorará el efecto de las portas de desagüe.

8. Efectos del viento y balance intensos.

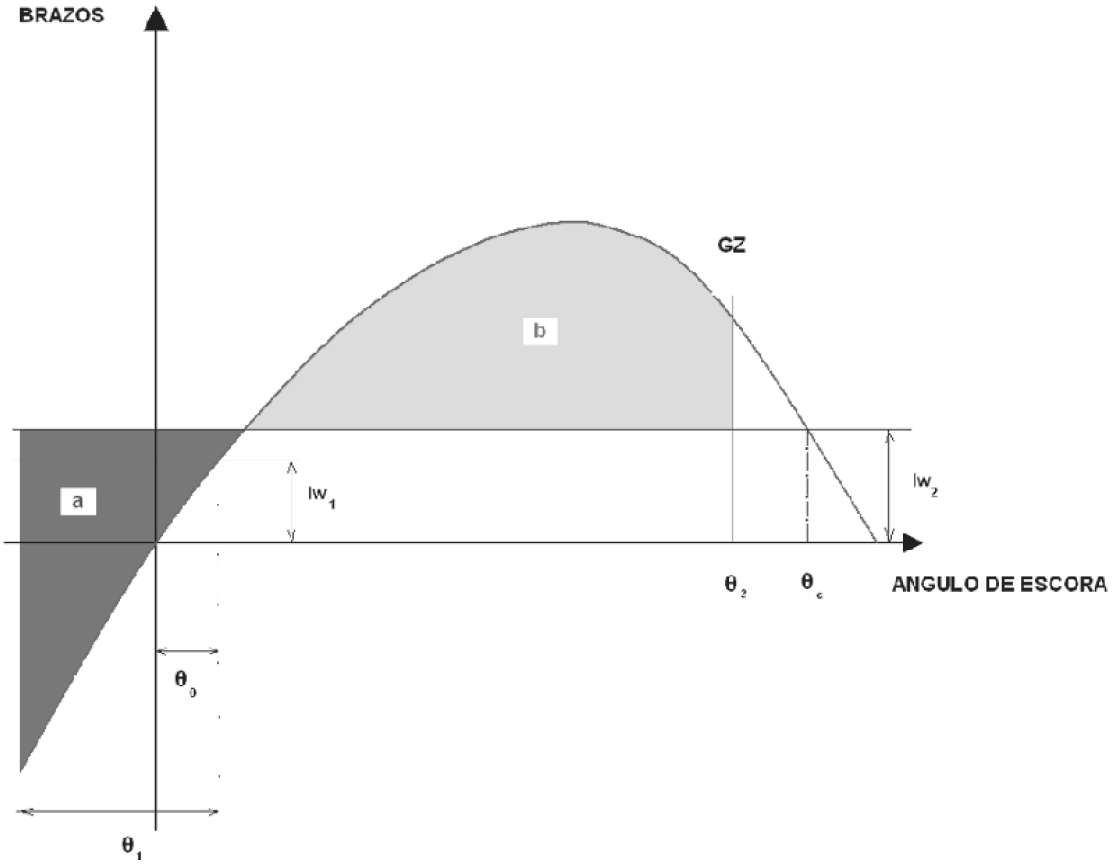
La aptitud de la embarcación para resistir los efectos del viento y balance intensos, tal como se requiere en el epígrafe 2 letra g) punto 1.º) de este anexo, deberá ser demostrada en la forma que se indica a continuación:

a) Se supondrá que la embarcación está sometida a la presión de un viento continuo actuando perpendicularmente al plano de crujía del buque y que se traduce en un brazo escorante constante debido al viento, Lw1.

b) Desde el ángulo resultante de equilibrio θ_0, se supone que el buque se balancea hacia barlovento, por la acción de las olas, un ángulo de valor θ_1.

c) La embarcación es entonces sometida a la presión de una racha de viento que resulta en un brazo escorante constante debido a rachas de valor Lw_2.

d) En estas condiciones el coeficiente C_W = área «b» / área «a» deberá ser igual o mayor que uno.



e) Los ángulos de la figura se definen de la forma siguiente:

θ_0 = ángulo de escora provocado por un viento constante. No deberá ser mayor que el menor de los dos valores siguientes: 16° o el 80% del ángulo de inmersión del borde de la cubierta.

θ_1 = ángulo de balance a barlovento debido a la acción del mar.

θ_2 = de inundación, θ_f, o 50º o θ_c, el que sea el menor de ellos, y donde

θ_f, es el ángulo de inundación definido en el párrafo 2.1.1.

θ_C = es el ángulo del segundo punto de corte entre la curva de brazos GZ y el brazo escorante Lw_2.

f) Los brazos escorantes Lw_1 y Lw_2. serán constantes y se calcularán como sigue:

$$Lw_1 = \frac{P.A.Z.}{1000.g.D}\,(m)$$

$$Lw_2 = 1{,}5Lw_1\,(\mathrm{m})$$

Siendo:

P = presión debida al viento, a determinar por interpolación lineal entre los valores de la tabla 2.

A = área lateral proyectada de la zona del buque por encima de la flotación (m^2);

Z = distancia vertical entre el baricentro del área lateral proyectada A y el del área lateral sumergida, que se puede suponer aproximadamente en un punto a la mitad del calado (m);

h = distancia vertical desde el baricentro del area lateral proyectada A desde la flotación (m);

D = desplazamiento, (ton)

g = aceleración de la gravedad, 9,81 m/s^2

g) El ángulo de balance al se calculará de la siguiente forma:

$$\theta_1 = 109.k.x_1.x_2.\sqrt{r.s}$$

donde:

x_1 = Factor que se indica en la tabla 2

x_2 = Factor que se indica en la tabla 2

k = factor determinado como sigue:

k = 1,0 para buques de pantoque redondo, sin quillas de balance ni quillas de barra.
k = 0,7 para buques con pantoques pronunciados
k = como se indica en la tabla 2 para buques con quillas de balance, con quillas de barra, o con ambas.

$$r = 0,73 \pm 0,6 * OG / d$$

donde:

OG = distancia entre el c.d.g. del buque y la flotación (m) (+ si el c.d.g. está por encima de la flotación, - si lo está por debajo).
d = calado medio de trazado del buque (m).
s = factor como se indica en la tabla 2.

h) El ángulo de balance de las embarcaciones dotadas de dispositivos antibalance se calculará sin tener en cuenta tales dispositivos.

Tabla 2

Efecto del viento y balance intentos

Valores de P

h (m)	1	2	3	4	5	6 y más
P (N/m^2)	316	386	429	460	485	504

Valores de x_1	
B/d	**x_1**
≤2,4	1,0
2,5	0,98
2,6	0,96
2,7	0,95
2,8	0,93
2,9	0,91
3,0	0,90
3 1	0,88
3,2	0,86
3,3	0,84
3,4	0,82
≥3.5	0,80

Valores de x_2	
C_b	**x_2**
≤0,45	0,75
0,50	0,82
0,55	0,89
0.60	0,95
0,65	0,97
≥0,70	1,0

Valores de k	
$\frac{A_k 100}{L.B}$	**k**
0	1,0
1,0	0,98
1,5	0,95
2,0	0,88
2,5	0,79
3,0	0,74
3,5	0,72
≥4,0	0,70

Valores de s	
T	**s**
≤6	
7	0,098
8	0,093
12	0,065
14	0,053
16	0,044
18	0,038
≥20	0,035

Los valores intermedios en las tablas, se obtendrán por interpolación lineal.
Los símbolos de las tablas arriba indicadas son:

T, periodo de balance, calculado por medio de $T = \frac{2C.B}{\sqrt{GM}}$

donde

C = 0,373 + 0,023 (B/d) - 0,043 (L/100).
L = eslora entre perpendiculares, (m).
d = calado medio de trazado del buque, (m).
C_b = coeficiente de bloque.
B = manga de trazado, (m).
A_k = área total de las quillas de balance, o área de la proyección lateral de la quilla de barra, o suma de ambas (m).
GM = altura metacéntrica corregida por el efecto de las superficies libres, (m).

9. Subdivisión de las bodegas de pescado con tablones extraíbles.

a) Para reducir al mínimo la posibilidad de corrimiento longitudinal o transversal de la carga a causa de los movimientos del buque, que pudiera provocar un asiento o escora peligrosos para el buque, se deberá hacer una subdivisión adecuada de las bodegas y, si el buque esta autorizado a llevar carga sobre cubierta, dicha subdivisión se hará también sobre la cubierta.
b) Los escantillones de las divisiones portátiles de bodegas de pescado deberán de ser tales que proporcionen una resistencia adecuada. En el apéndice I de este anexo se incluye una recomendación sobre los cálculos de escantillonado de estas divisiones.
c) La separación máxima entre dos arcadas longitudinales, o entre el costado y la arcada longitudinal inmediata, será menor del 40 por 100 de la manga máxima del compartimento o zona a subdividir.

10. Experiencia de estabilidad.

a) Concluida su construcción, toda embarcación de L ≥ 12 metros, será sometida a una prueba de estabilidad, y su desplazamiento real y la posición de su centro de gravedad se determinaran para la condición de buque en rosca, en la forma prescrita en la normativa sobre inspección y certificación de los buques civiles.
b) Cuando las embarcaciones mencionadas en el punto anterior, sean objeto de reformas que afecten a su condición de buque en rosca y a la posición del centro de gravedad, o a cualquier otro de los parámetros indicados en el epígrafe 2 de este anexo, el buque será sometido a una comprobación o a una nueva prueba de estabilidad, según decida la Inspección marítima en función de los pesos añadidos y su situación en la embarcación, y se revisara la información sobre estabilidad.
c) Concluida la construcción del barco y con el en seco, antes de la experiencia de estabilidad, se tomaran las medidas principales del casco y superestructura.

11. Acta y libro de estabilidad.

A. Acta de estabilidad.

Una vez realizada la experiencia de estabilidad a los buques de eslora (L) mayor o igual a 12 m., o determinado con suficiente garantía el desplazamiento en rosca del buque y la posición de su centro de gravedad, se extenderá el Acta de estabilidad que, junto con el Libro de Estabilidad a suministrar al Patrón, deberán ser aprobados por la Administración marítima según lo prescrito en la normativa sobre inspección y certificación de buques civiles.

B. Libro de estabilidad.

a) Se dispondrá a bordo de todos los buques de eslora (L) mayor o igual a 12 m. de un Libro de Estabilidad en el que se recogerá la información adecuada para que el patrón pueda determinar con facilidad y certidumbre la estabilidad del buque en diversas condiciones operacionales.
b) La información sobre estabilidad, en forma de libro o cuaderno, constará de las cuatro partes siguientes:

1.º) Información sobre el buque: plano o planos pertinentes o sus copias, donde se muestren todos los elementos que contribuyan al peso en rosca de la embarcación (grúas, motores, grupos, maquinillas de pesca, haladores, etc.), tanques por líquido, dimensiones de

las portas de desagüe en las amuradas, barandillado y lastre sólido en su caso. En esos planos deberán asimismo estar indicados los elementos móviles sobre cubierta tales como tanques suplementarios.

2.º) Experiencia de estabilidad.

3.º) Estudio de estabilidad con situaciones de carga y criterios de estabilidad.

4.º) Instrucciones al Patrón.

Asimismo deberá incluir:

5.º) Planos o descripciones de las bodegas de pescado, con indicación de su capacidad de almacenamiento en m^3. Todos los barcos que dispongan de depósitos de agua de mar fría o refrigerada deberán disponer de un calibrado de su volumen a intervalos de 10 cm. en vertical.

c) En la parte del libro correspondiente a las situaciones de carga y criterios de estabilidad:

1.º) Se incluirán todas las condiciones de carga a estudiar calculando para cada una de ellas las curvas de estabilidad y verificando el cumplimiento de todos los criterios aplicables.

2.º) Se incluirán también curvas y cálculos que demuestren el cumplimiento de los criterios de estabilidad adicionales, tales como los relativos al efecto del viento y balance intensos, al agua embarcada, a la acumulación de hielo, etc. siempre que sea precisa su aplicación.

3.º) Al final de esta parte del libro se incluirá un resumen que recoja, para todas las situaciones de carga estudiadas, los datos que acerca de ellas se han recogido en el Acta de Estabilidad.

4.º) Por último, de entre todas las situaciones se obtendrán los calados medios máximo y mínimo entre los que puede navegar la embarcación desde el punto de vista exclusivo de la estabilidad y siempre que los repartos de pesos sean los estudiados (lo cual habrá de indicarse expresamente en el Libro de Estabilidad).

d) En la parte correspondiente a instrucciones al patrón se incluirá las siguientes recomendaciones e instrucciones de tipo general, literalmente:

1.º) El cumplimiento de los criterios de estabilidad no garantiza la inmunidad contra la zozobra, cualesquiera que sean las circunstancias, ni exime al capitán o patrón de sus responsabilidades[1].

[1] Véase la Orientación que sirva de guía al capitán para evitar situaciones peligrosas con mar de popa o de aleta (circular MSC/Circ.707)

2.º) Se cuidará de que la estiba de la carga se realice de modo que puedan cumplirse los criterios de estabilidad. En caso de necesidad puede admitirse para ello el empleo de lastre.

3.º) Si no es posible cargar alguno de los espacios destinados a tal fin completamente, se indicará la máxima altura a la que es posible llegar, en función de las especies que esté previsto capturar.

4.º) Cuando la cubierta principal esté preparada para el transporte de carga en ella en espacios separados entre sí con panas de división, que estarán provistas de groeras de tamaño conveniente, que permitan la fácil salida del agua hacia las portas de desagüe, para evitar la retención del agua en cubierta.

5.º) Al estibar la pesca en bodegas, se comprobará que las divisiones portátiles están en buen estado e instaladas correctamente.

6.º) Para reducir al mínimo la posibilidad de corrimiento longitudinal o transversal de la carga a causa de las aceleraciones producidas por los movimientos de cabeceo y balance del buque, se deberá hacer una subdivisión apropiada de las bodegas y si es necesario de la cubierta.

7.º) Las escotillas, puertas, etc., que sean estancas o estancas a la intemperie se mantendrán cerradas durante la navegación, salvo cuando sea necesario abrirlas por razones operacionales del buque, en cuyo caso se tendrán siempre listas para cerrarlas inmediatamente, y estarán claramente marcadas para indicar que deben mantenerse cerradas. Las tapas de escotilla y portas a ras de cubierta se mantendrán debidamente sujetas mientras no se estén utilizando durante las operaciones de pesca. Todas las tapas

ciegas desmontables se mantendrán en buenas condiciones y firmemente cerradas cuando haga mal tiempo.

8.º) Las artes de pesca y otros objetos pesados irán estibados adecuadamente en un lugar lo más bajo posible.

9.º) El equipo para soltar la cubertada en buques pesqueros que lleven la captura en cubierta, se mantendrá en buen estado de funcionamiento y listo para ser utilizado cuando sea necesario.

10.º) Se tendrá especial cuidado cuando la tracción del arte de pesca de lugar a ángulos de escora peligrosos, lo cual puede suceder cuando dicho arte se engancha en algún obstáculo submarino o al manipular artes de pesca, especialmente las de cerco de jareta, o si se rompe algún cable de las redes de arrastre. Los ángulos de escora producidos en esas situaciones por los artes de pesca pueden eliminarse utilizando dispositivos que permitan reducir o eliminar las fuerzas excesivas que ejerza el propio arte. Tales dispositivos no deberán suponer un peligro para el buque si se utilizan en circunstancias distintas de las previstas.

11.º) Se cuidará en todo momento que el número de tanques parcialmente llenos sea mínimo.

12.º) Deberán seguirse las instrucciones que existan relativas al llenado de los tanques de lastre de agua salada, si existen, recordando siempre que los tanques parcialmente llenos afectan desfavorablemente a la estabilidad y pueden ser peligrosos.

13.º) En caso de mal tiempo, deberán cerrarse y asegurarse los dispositivos de cierre previstos en los tubos de aireación de los tanques de combustible.

14.º) Se deberá evitar la acumulación de agua en los pozos de cubierta. Si las portas de desagüe no son suficientes para drenar el pozo, habrá que reducir la velocidad del buque, cambiar el rumbo o ambas cosas. Las portas de desagüe que lleven dispositivos de cierre estarán siempre en buen estado de funcionamiento y no se llevarán trabadas.

15.º) El gobierno automático o fijo puede presentar un peligro al impedir la realización de una maniobra rápida que puede ser necesaria en caso de mal tiempo.

16.º) Se prestará especial atención cuando el buque navegue con mar de popa o de aleta, ya que pueden producirse fenómenos peligrosos, tales como resonancia paramétrica, caída al través, reducción de la estabilidad en la cresta de la ola y balance excesivo, ya sea de forma aislada, consecutiva o simultánea en una combinación múltiple, con el consiguiente peligro de zozobra. Especialmente peligrosa resulta la situación en que la longitud de la ola es del orden de 1,0 a 1,5 veces la eslora. Para evitar dichos fenómenos deberá alterarse convenientemente la velocidad y/o el rumbo del buque[2].

[2] Véase la Orientación que sirva de guía al capitán para evitar situaciones peligrosas con mar de popa o de aleta (circular MSC/Circ.707).

17.º) En todas las condiciones de carga se cuidará de que el buque conserve un francobordo adecuado para su seguridad, en ningún caso inferior al mínimo asignado.

18.º) Se prestará especial atención a la formación de hielo en cubiertas, superestructuras y arboladura, y se procurará eliminar el hielo acumulado por todos los medios posibles.

d) En caso de no incluir en el Libro de Estabilidad el estudio de la estabilidad con carga en cubierta, se hará constar la prohibición de transportarla. En caso de que el citado estudio sea incluido debe indicarse expresamente la carga máxima autorizada y su disposición sobre cubierta.

e) Por último se incluirá un conjunto de instrucciones especiales y específicas para la embarcación, que comprenderá al menos las siguientes:

1.º) Lastre fijo. En el caso de que exista en el buque, se dará su peso y situación indicándolo en un esquema, y se indicará la prohibición absoluta de modificarlo sin autorización previa de la Inspección marítima.

2.º) Lastres líquidos. Se indicará en que situaciones de carga o en que momento de la navegación, a partir de una situación de carga determinada, es necesario lastrar, se indicará los tanques que se han de llenar y en que orden, así como el estado aproximado de los diversos consumos en el momento de lastrar.

3.º) Consumos. Se indicará el orden en que se deben realizar los diversos consumos de los tanques a partir de cada situación de carga. Asimismo, se indicará, si ello es necesario, los trasiegos que se han de hacer, y cuando y en que orden.

4.º) Dispositivos antibalance. Se incluirá una explicación detallada de la forma de utilizar estos dispositivos y las precauciones que se han de tener en cuenta para que, en ningún caso, una utilización incorrecta pueda perjudicar la estabilidad del buque.

5.º) Prohibición expresa de navegar en zonas de formación de hielo. En caso de no incluir en el Libro de Estabilidad el estudio de la estabilidad con formación de hielo en la cubierta y las superestructuras, se hará constar la citada prohibición, debiendo indicarse expresamente las zonas y las estaciones del año en las que el buque no debe navegar.

f) El libro de estabilidad se conservará a bordo en un lugar fácilmente accesible en todo momento y será objeto de inspección en los reconocimientos periódicos del buque, a fin de verificar que ha sido aprobada para las condiciones operacionales reales.

g) Cuando una embarcación sea objeto de reformas que afecten a su estabilidad, se prepararán cálculos de estabilidad revisados que serán presentados, a fines de aprobación, a la Administración marítima. Si ésta decide que se debe revisar la Información sobre estabilidad, el armador le facilitará al patrón la nueva información en sustitución de la anticuada.

h) El propietario o su representante certificará que las condiciones de carga y operación de la embarcación, incluidas en el libro de estabilidad, responden a las peores condiciones previsibles de reparto de pesos de la misma.

12. Francobordo.

Todas las embarcaciones a las que se aplica este real decreto deberán ser diseñadas, construidas y operadas de modo que en todas las condiciones operativas previsibles, el francobordo sea adecuado para asegurar:

1.º) Que la resistencia estructural de la embarcación es suficiente para el calado máximo de servicio previsto.

2.º) Que se cumplen los criterios de estabilidad prescritos en este real decreto.

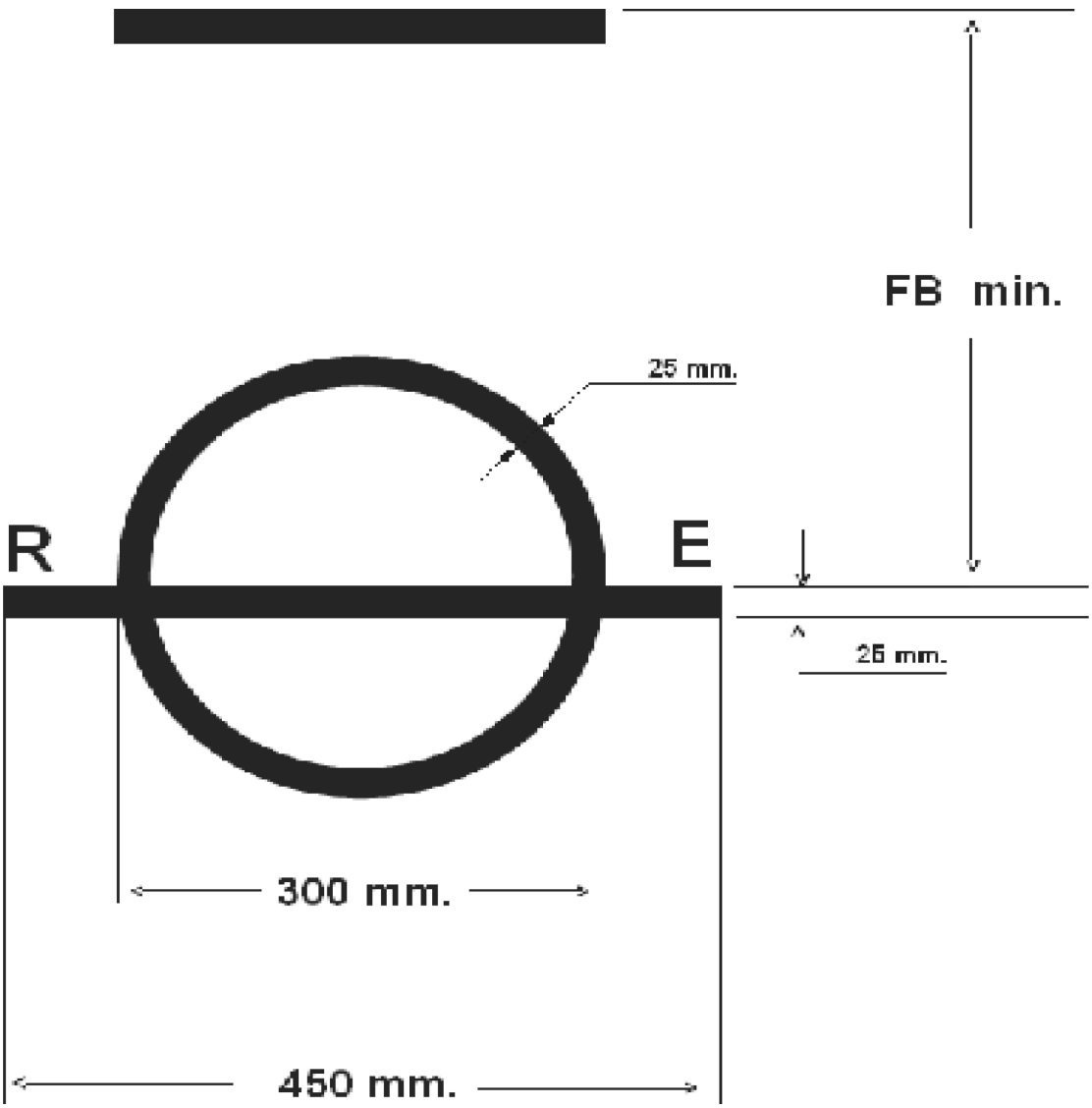
3.º) Que poseen una razonable seguridad para las personas que trabajen en cubierta o en las áreas expuestas.

4.º) Que tienen un margen de seguridad razonable para prevenir la entrada de agua en los espacios cerrados habida cuenta de los medios de cierre previstos y contra la influencia del agua embarcada y atrapada en la cubierta.

13. Marcas de francobordo y línea de cubierta.

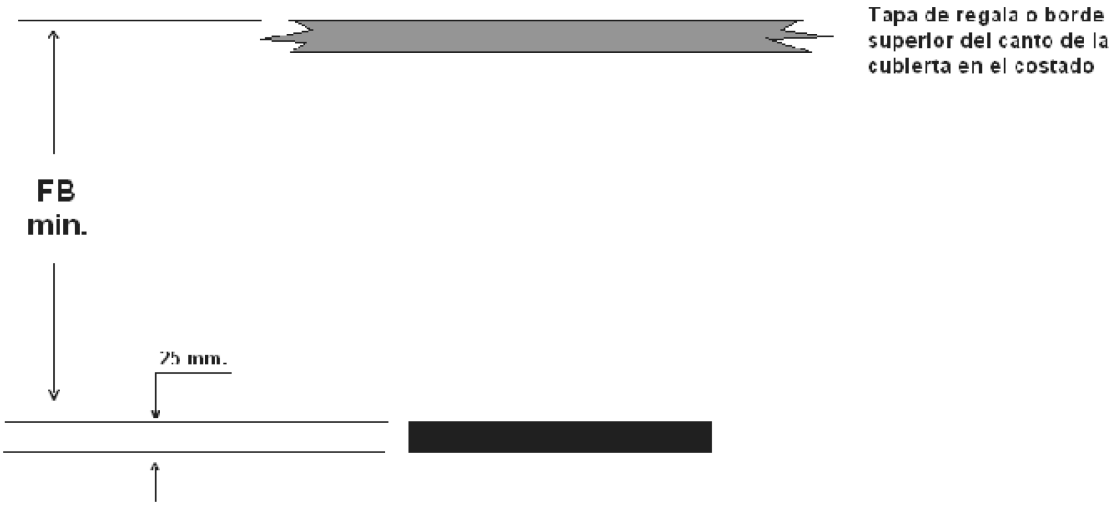
a) La línea de cubierta en las embarcaciones de L ≥ 12 m., será una línea horizontal de 300 mm. de longitud y 25 mm. de ancho. Estará marcada en el centro del buque (punto medio de la eslora L) a cada costado, y su borde superior pasará por el punto en que la prolongación hacia el exterior de la cara superior de la cubierta de trabajo corte a la superficie exterior del forro. No obstante, la línea de cubierta se podrá situar haciendo referencia a otro punto determinado del buque, a condición de que el francobordo se corrija debidamente.

b) Para embarcaciones de L ≥ 12 m., la marca de francobordo a cada banda de la embarcación, estará constituida por una línea horizontal de 450 mm de longitud y 25 mm de anchura, situada centrada respecto a la eslora del buque y un disco con centro en el borde superior de la línea anterior, según se muestra en la figura siguiente.



La distancia desde el borde superior de esta línea al borde superior de la línea de cubierta será igual al francobordo asignado.

c) La marca de francobordo a cada banda en las embarcaciones de L < 12 m., estará constituida por una línea horizontal de 300 mm de longitud y 25 mm de anchura, situada centrada respecto a la eslora del buque.



Esta marca se grabará asimismo en ambos costados de las embarcaciones con cubierta parcial o sin cubierta.

d) El borde superior de la línea horizontal de la marca de francobordo, será la línea de flotación correspondiente al calado máximo de servicio admisible autorizado a la embarcación.

e) La línea de cubierta y la marca de francobordo deben estar grabadas, claveteadas o soldadas de modo indeleble en cada costado del buque, con una precisión satisfactoria, y pintadas con un color que será el blanco sobre color oscuro o el negro sobre color claro. No se autorizarán líneas o marcas solamente pintadas.

14. Inmersión.

a) El borde superior de la línea horizontal de francobordo, no deberá quedar sumergido en aguas tranquilas en ningún momento, ni al salir de puerto, ni durante el viaje ni a la llegada.

b) La capitanía marítima podrá, en aquellos casos de navegación por ríos en razón a su actividad, autorizar la inmersión de la marca de francobordo a la profundidad que resulte del cálculo de corrección por diferencia de densidad. Asimismo, la capitanía marítima, podrá autorizar un aumento de la carga máxima admisible correspondiente a los consumos del buque entre el punto de partida y el mar, en aquellos casos de puertos situados en un río o en aguas interiores muy alejadas del mar (línea base).

15. Francobordos asignados.

a) El francobordo asignado a estas embarcaciones será tal que se cumplan las siguientes prescripciones relativas al francobordo mínimo, calado máximo admisible y a la altura de la amura que se prescriben a continuación:

1.º) En los buques de cubierta completa corrida, el francobordo deberá ser tal que la distancia vertical entre la máxima flotación de servicio y el borde superior de la línea de cubierta:

Si su eslora (L) es 16 m. o más, no deberá ser inferior a lo largo de toda la eslora, a la mayor de las longitudes siguientes: 400 milímetros o la longitud requerida para cumplir con los criterios de estabilidad, o bien,

Si su eslora está entre (L) ≥ 12 m. y (L) = 16 m., no deberá ser inferior a lo largo de toda la eslora, a la mayor de las longitudes siguientes: 25 x L milímetros (entrando con L en metros), o la longitud requerida para cumplir con los criterios de estabilidad.

2.º) En los buques de cubierta completa con superestructuras de altura normal o superior a la normal, de longitudes efectivas, según el Convenio de Líneas de Carga de 1966, iguales o inferiores a 0,35 x L, el francobordo medido de igual modo que anteriormente:

– Si su eslora (L) es 14 m. o más, no deberá ser inferior a lo largo de toda la eslora, a la mayor de las longitudes siguientes: 350 milímetros (mm.) o a la longitud requerida para cumplir con los criterios de estabilidad, o bien,

– Si su eslora está entre (L) ≥ 12 m. y (L) = 14 m., no deberá ser inferior a lo largo de toda la eslora, a la mayor de las longitudes siguientes: 25 x L mm. (entrando con L en metros), o la longitud requerida para cumplir con los criterios de estabilidad.

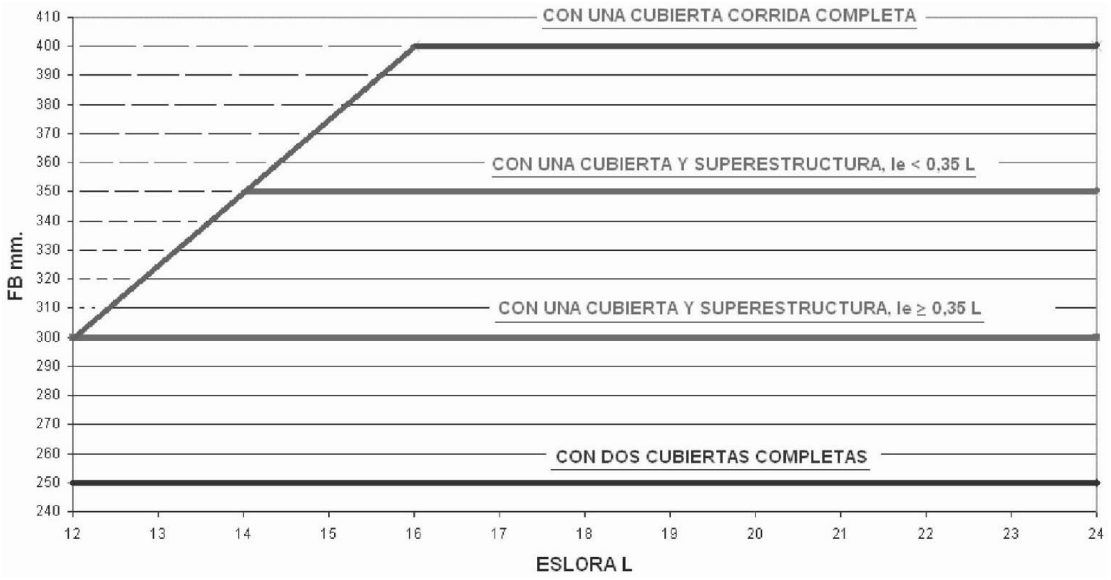
1.º) En los buques con superestructuras de altura normal o superior a la normal, según el Convenio Internacional de Líneas de Carga de 1966, de longitudes efectivas superiores a 0,35 (L), el francobordo medido de igual modo que anteriormente:

Si su eslora (L) es 12 m. o más, no deberá ser inferior a lo largo de toda la eslora, a la mayor de las longitudes siguientes: 300 mm. o a la longitud requerida para cumplir con los criterios de estabilidad.

2.º) En los buques o embarcaciones con dos cubiertas completas, el francobordo medido de igual modo que anteriormente a la cubierta más baja, no deberá ser inferior a lo largo de toda la eslora, a la mayor de las longitudes siguientes: 250 mm. o a la longitud requerida para cumplir con los criterios de estabilidad.

La representación gráfica de lo expresado en los apartados anteriores, es la siguiente figura:

Francobordos asignados, L mayor o igual a 12 m.



5.º) En embarcaciones de pesca sin cubierta o con cubierta parcial, de eslora (L) menor de 12 m.: el francobordo medido desde la máxima flotación admisible hasta el borde superior de la tapa de regala será de 400 milímetros a lo largo de toda la eslora. Las embarcaciones sin cubierta o con cubierta parcial, solo serán autorizadas a practicar la pesca local.

6.º) En embarcaciones de pesca con cubierta completa, de eslora (L) menor de 12 m. e igual o mayor a 6 m.: el francobordo medido desde la máxima flotación admisible hasta el borde superior del canto de cubierta en el costado será de 250 mm. a lo largo de toda la eslora.

7.º) En embarcaciones de pesca con cubierta completa de eslora (L) menor de 6 m: el francobordo medido desde la máxima flotación admisible hasta el borde superior del canto de cubierta en el costado será de 180 mm. a lo largo de toda la eslora.

d) Se someterá a aprobación un calado máximo de servicio admisible que, en la condición operacional correspondiente, satisfaga los requerimientos de francobordo, los

criterios de estabilidad del presente anexo y las prescripciones de los anexos I y VI, según corresponda.

e) Excepcionalmente, y para aquellos pesqueros con métodos de operación en los que la aplicación de las cifras de francobordo mínimas expuestas en este apartado se demuestre que no son apropiadas, la Administración marítima podrá considerar y aceptar otras, siempre que se mantenga el mismo nivel de seguridad.

f) El calado máximo de servicio admisible se indicará en el Certificado de Conformidad de las embarcaciones de L ≥ 12 m.

16. Altura mínima de la amura en la proa.

a) La altura de la amura en la perpendicular de proa será suficiente para impedir que la embarcación embarque cantidades excesivas de agua.

b) La altura de la amura en la proa, definida como la distancia vertical en la perpendicular de proa entre la flotación correspondiente al calado máximo admisible con el asiento menor de todos los considerados en las situaciones de carga, y el canto superior de la cubierta expuesta, en su intersección con el costado, no será inferior al valor obtenido de la siguiente fórmula:

$$H = 43 * L + 310 \text{ mm. (entrando con L en m.)}$$

c) Cuando la altura de la amura en la proa se obtenga por arrufo, éste se deberá extender el 15% de la eslora del buque como mínimo midiéndose desde la perpendicular de proa. Cuando se obtenga mediante la instalación de una superestructura, ésta se deberá extender desde la roda a 0,07 (L) como mínimo a popa de la perpendicular de proa, y cualquier abertura deberá estar provista de dispositivos de cierre adecuados.

d) Cuando haya instalada una amurada, se podrá tener ésta en cuenta hasta una altura de 1 metro, siempre y cuando se extienda desde la roda hasta un punto situado como mínimo a 0,15 (L) a popa de la perpendicular de proa.

17. Estabilidad y flotabilidad de embarcaciones de pesca de eslora (L) < 12m.

a) Toda embarcación de pesca de eslora menor de 12 m., al término de su construcción, será sometida a una evaluación de su estabilidad y flotabilidad según la norma:

1.º) UNE-EN ISO 12217- 1:2002, «Parte 1: Embarcaciones no propulsadas a vela de eslora igual o superior a 6m.», para esloras totales entre 6 m y 12 m, o bien

2.º) UNE-EN ISO 12217- 3:2002, «Parte 3: Embarcaciones de eslora inferior a 6 m.», para esloras totales inferiores a 6 m.

b) Para la evaluación anterior, se asignará a la embarcación una Categoría de Diseño, que debe ser como mínimo la Categoría C en este caso de embarcaciones de pesca local y categoría B para las de pesca litoral.

c) En el caso de embarcaciones provistas de equipos de elevación o recuperación de aparejos de pesca que representen cargas sustanciales actuando por el costado de una embarcación, se comprobará por cálculo directo que en ninguna circunstancia se sumerge el canto de la cubierta o la tapa de regala.

d) En el caso de embarcaciones de formas no convencionales o de características especiales por su diseño o su modo de explotación, la Administración marítima podrá exigir cálculos de estabilidad equivalentes a los requeridos en este apartado.

Apéndice. Práctica recomendada para subdividir las bodegas de pescado con panas móviles

a) Con el fin de asegurar la resistencia adecuada de las divisiones desmontables de bodegas de pescado, se han establecido las fórmulas que se indican en los párrafos siguientes para fijar los escantillones de las panas de división. Se pueden emplear, no obstante, otros escantillones si la experiencia demuestra que son más adecuados.

b) De acuerdo con el sistema de construcción normal se recomiendan las fórmulas siguientes para divisiones verticales:

1.º) Puntales de acero verticales y tablas de madera horizontales: Módulo resistente mínimo para puntales verticales de acero:

$Z = 4..s.b.h^2$

Espesor mínimo de las tablas de madera horizontales: $t = \sqrt{8.\rho.s.b^2}$

2.º) Refuerzos de acero horizontales y tablas de madera verticales

Módulo resistente mínimo de los refuerzos de acero: $Z = 4..s.H.S^2$

Espesor mínimo de las tablas de madera verticales. $t = \sqrt{3{,}6.\rho.s.h^2}$

3.º) En las fórmulas anteriores se emplea la notación siguiente:

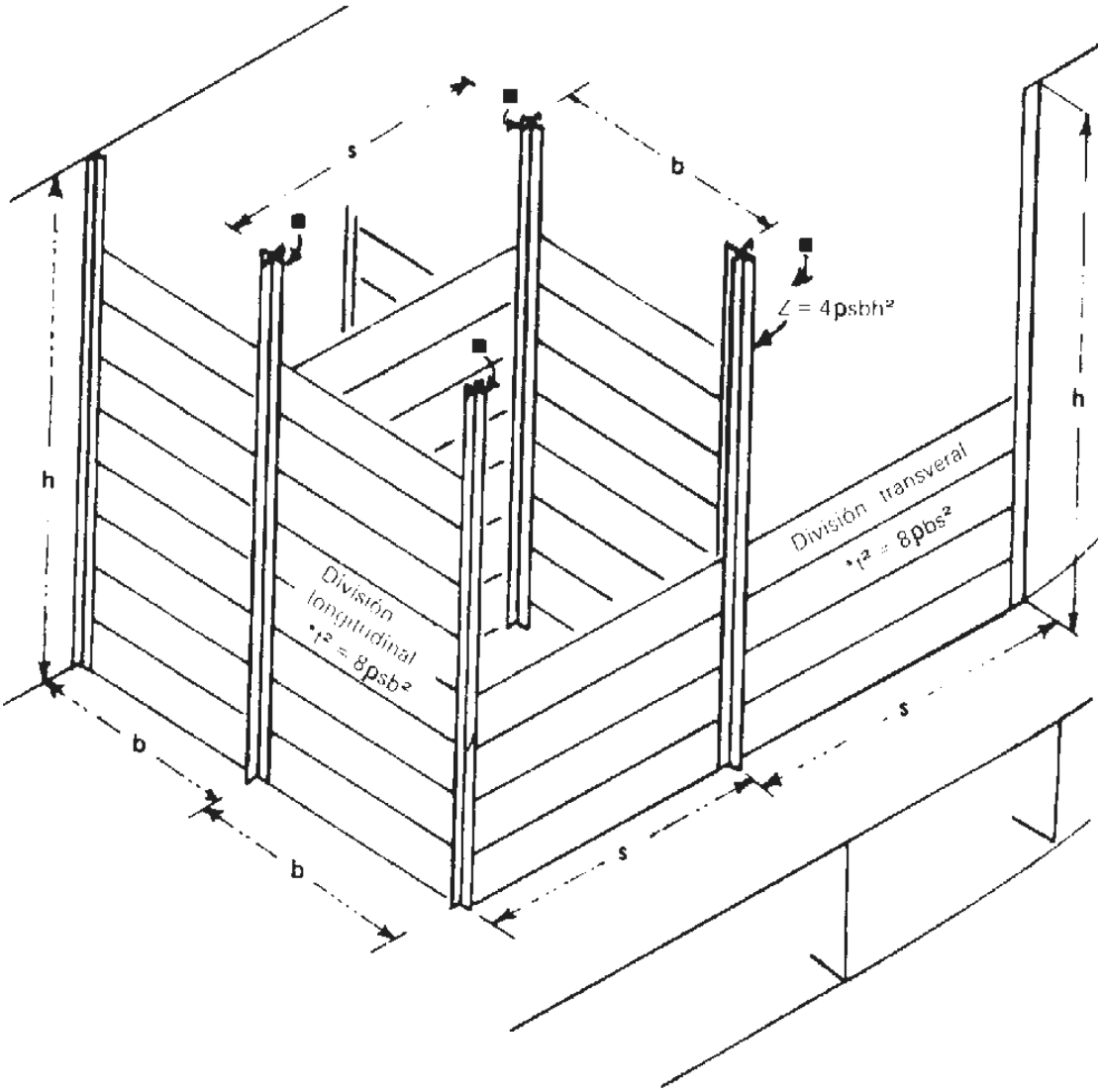
Z = módulo de la sección, cm^3.
t = espesor de las tablas de madera, cm.
ρ = densidad de la carga, t/m^3.
s = máxima distancia transversal entre dos divisiones longitudinales adyacentes o entre dos puntales, m.
h = altura del puntal, que se toma igual al puntal de la bodega en metros.
b = distancia longitudinal máxima entre dos divisiones transversales adyacentes o entre dos puntales, en metros.
H = luz vertical de una división soportada por un refuerzo horizontal, en metros.
S = distancia horizontal entre puntos de apoyo consecutivos de un refuerzo horizontal, en metros

c) Al aplicar las fórmulas anteriores se tendrán en cuenta las observaciones siguientes:

1.º) Las fórmulas son aplicables a divisiones longitudinales. Para las divisiones transversales, las fórmulas se modificarán permutando los parámetros s y b.
2.º) Estas fórmulas se han obtenido suponiendo que las divisiones soportan las cargas solamente en un lado.
3.º) Si los puntales de acero verticales son estructurales o permanentes, sujetos firmemente en ambos extremos a la estructura del buque, pueden aceptarse menores escantillones, de acuerdo con el grado de seguridad ofrecido por las sujeciones de los extremos.
4.º) En la fórmula para tablas de madera verticales se supone que la luz vertical es igual al puntal de la bodega. Si la luz es menor, el espesor puede calcularse empleando el valor real de la luz.
5.º) La madera empleada será de buena calidad, de una clase que haya dado resultados satisfactorios en divisiones de bodegas de pescado, y los espesores reales de las tablas serán los deducidos de las fórmulas. El espesor de las tablas construidas con madera dura de buena calidad puede reducirse en un 12,5 por 100.
6.º) Cuando se empleen divisiones construidas de otros materiales deberán tener una resistencia y rigidez equivalentes a las de las divisiones de madera y acero de los escantillones indicados, debiendo tenerse en cuenta las diferentes propiedades mecánicas de los materiales.
7.º) Las ranuras de apoyo de las panas de división en los puntales tendrán una profundidad, no inferior a cuatro cm y una anchura igual al espesor de la pana, incrementado en 0,5 cm.
8.º) La longitud de las panas de división no será menor que la distancia entre los fondos de las dos ranuras en que van montadas, menos un centímetro.
9.º) Cuando las panas de división tengan los extremos con formas para facilitar su encaje en las ranuras, el perfil no rebasará la circunferencia trazada con centro en la intersección de los ejes longitudinales y transversales de la pana y un radio igual a la mitad de la longitud de ésta.

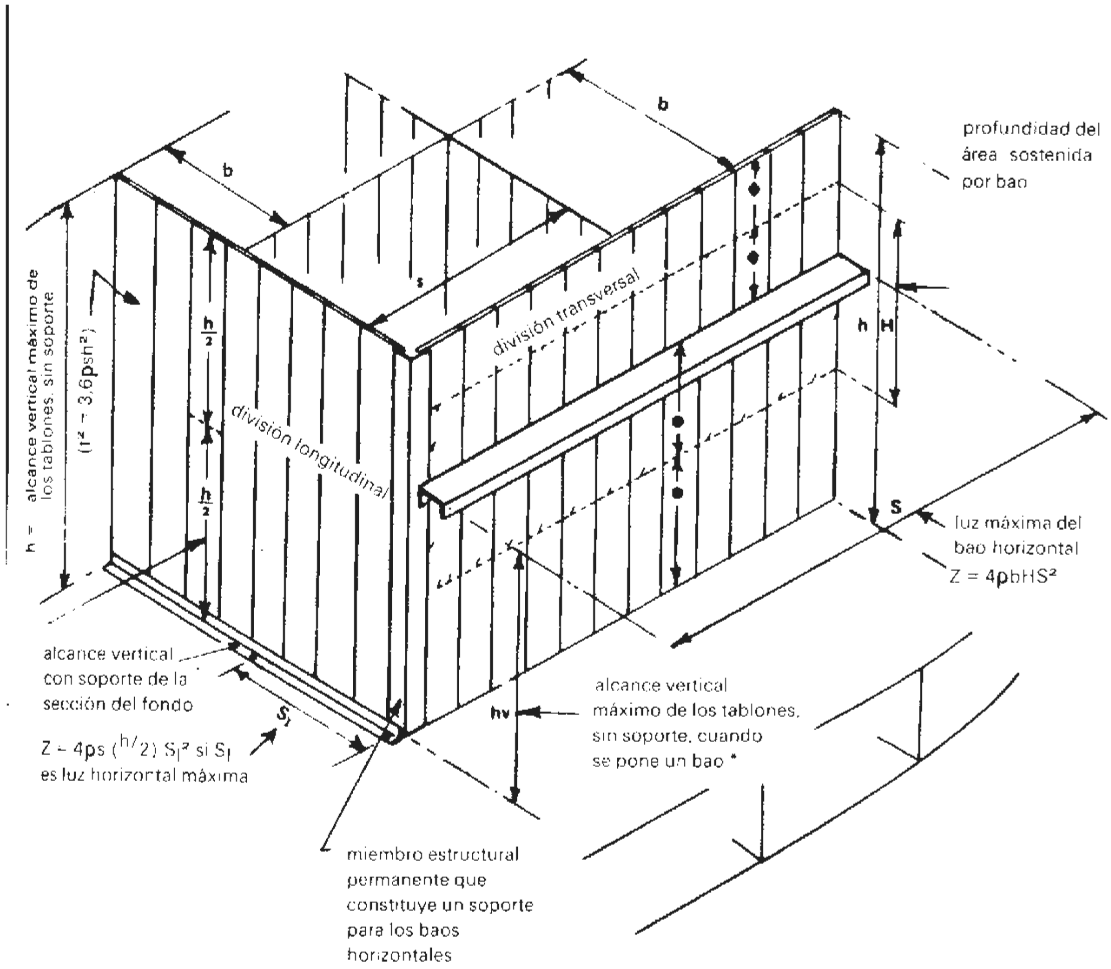
a) Las figuras siguientes sirven de ilustración para la aplicación de las fórmulas.

Arcadas horizontales de madera - Refuerzos de acero



Nota: Cuando los mamparos divisorios longitudinales y transversales sean intercambiables b = s, y los espesores serán iguales empleando ambas fórmulas. Si las arcadas deben ser de igual espesor y diferente luz, el mayor espesor deberá ser usado para todas arcadas, si el módulo resistente es el mismo para todos los puntales.

Arcadas verticales de madera - Refuerzos de acero



Nota: Si no se instalan palmejares, el espesor de los tableros verticales de madera vendrá dado por la fórmula $t^2 = 3{,}6.\rho.b.h^2$. Al instalarse palmejares, la luz máxima toma el valor h_r, por lo que el espesor de la madera vendrá dado por:

$$t_1^2 = 3{,}6.\rho.b.h_r^2 \rightarrow t_1 = t.\frac{h_r}{h}$$

ANEXO III

Instalaciones de máquinas

Índice.

1. Generalidades.
2. Máquinas.
3. Disponibilidad de los servicios esenciales de la propulsión.
4. Ventilación de la cámara de máquinas.
5. Líneas de ejes y tomas de potencia.
6. Marcha atrás.
7. Control de la máquina propulsora desde el puente de gobierno.
8. Máquinas sin dotación permanente en los pesqueros de altura y gran altura.
9. Sistema de exhaustación de gases.
10. Servicio de aire comprimido.
11. Servicio de refrigeración de la maquinaria propulsora.

12. Servicio de aceite de lubricación de la maquinaria propulsora o auxiliar.
13. Servicio de combustible.
14. Disposiciones del circuito de achique de sentinas.
15. Alarma de sentinas.
16. Protección contra la inundación de los parques de pesca.
17. Aparato de gobierno.
18. Instalación frigorífica.
19. Equipo de elaboración y proceso del pescado.
20. Instalaciones hidráulicas.
21. Instalaciones de máquinas en embarcaciones de L < 12 m.
22. Circuito de achique de sentinas en embarcaciones de L < 12 m.
23. Aparato de gobierno en embarcaciones de L < 12 m.

1. Generalidades.

a) Los sistemas de propulsión principal, de control, de combustible líquido, de lubricación y demás servicios, así como el resto de maquinaria y equipos, estarán protegidos con el fin de reducir al mínimo todo peligro para las personas que se hallen a bordo. Se prestará una atención especial a las piezas móviles, a las superficies calientes, y a otros riesgos previsibles. Los conductos de exhaustación y cualquier otra superficie caliente al alcance del personal deberán ser adecuadamente protegidos para prevenir accidentes o quemaduras.

b) Los espacios de máquinas se proyectarán de modo que proporcionen acceso libre de riesgos y obstáculos hacia todas las máquinas, los mandos de éstas, tanques y otras partes cualesquiera en las que haya que realizar operaciones de mantenimiento. Las superficies de paso deberán estar montadas y aseguradas adecuadamente y tendrán superficie antideslizante. Las escalas de los espacios de máquinas deberán tener peldaños antideslizantes.

c) Deberán disponerse medios con los que se puedan poner en funcionamiento las máquinas sin ayuda exterior partiendo de la condición de «buque apagado».

d) En los buques nuevos, la máquina propulsora principal y todas las máquinas auxiliares esenciales a fines de propulsión y seguridad del buque irán instaladas de forma que puedan funcionar ya esté el buque adrizado o escorado hacia cualquiera de ambas bandas hasta 15 grados en estado estático y 22,5 grados cuando se balancee a una y otra banda y a la vez experimente un cabeceo de 7,5 grados como máximo a proa o a popa.

e) Todas las válvulas principales deberán tener los volantes marcados con el nombre del servicio e indicación de la dirección de giro para su cierre o abertura.

f) Deberá suministrarse suficiente información sobre la operación y el mantenimiento de la maquinaria, uso del combustible y de los aceites lubricantes.

2. Máquinas.

a) Las máquinas principales y las auxiliares que sean esenciales para la propulsión y la seguridad del buque irán provistas de medios de control eficaces.

b) En el caso de máquinas principales o auxiliares, incluidos recipientes de presión, que estén sometidas a presiones internas y puedan estarlo a sobrepresiones peligrosas, se dispondrán medios que den protección contra presiones excesivas.

c) Sea cual sea el sistema de control de máquinas y con respecto al arranque eléctrico de la máquina principal, se evitará, mediante la instalación de un relé, que quede cerrado el circuito de alimentación desde las baterías, motor de arranque y masa para evitar incendios.

d) Para los buques de pesca litoral, altura y gran altura, el control de máquinas debe realizarse desde un local aislado acústica y térmicamente del espacio de máquinas. El puente de gobierno puede ser considerado como cámara de control de máquinas.

e) Los motores, tanto principales como auxiliares, deberán disponerse con sus cigüeñales paralelos al plano de crujía.

3. Disponibilidad de los servicios esenciales de la propulsión.

a) En los buques nuevos de pesca de altura y gran altura deberán proporcionarse los medios que permitan mantener o restablecer la capacidad de funcionamiento de las máquinas propulsoras aun cuando falle una de las máquinas auxiliares esenciales.

b) En general, los medios que pueden permitir el mantener o restablecer los servicios esenciales consisten en:

1.º) la duplicación de equipos en operación simultánea, de forma que el fallo de uno no interrumpa la capacidad de funcionamiento, aunque ésta se vea reducida
2.º) la disposición de equipos de reserva que entrarán en funcionamiento una vez se produzca el fallo
3.º) la disponibilidad de equipos de respeto que puedan montarse en un tiempo breve en sustitución del equipo averiado

4. Ventilación de la cámara de máquinas.

a) Los espacios de máquinas deberán estar provistos de ventilación suficiente, dándose la debida consideración a las condiciones climáticas de las áreas de navegación y a las necesidades de aire para los motores de combustión interna, así como para evitar la acumulación de vapores de hidrocarburos.
b) Las tomas de aire deben estar libres de obstáculos que impidan el flujo necesario de aire y alejadas de fuentes de vapores inflamables y de otras exhaustaciones de aire.
c) Deberán disponerse medios para cerrar las tomas y descargas de aire en los espacios donde se disponga un sistema fijo de extinción de incendios por gas.
d) Se dispondrán medios adecuados que permitan una ventilación eficaz de la cámara en todas las condiciones de operación, con las puertas y escotillas cerradas.

5. Líneas de ejes y tomas de potencia.

a) La línea de ejes del buque tendrá unas características de diseño y construcción que le permitan las máximas tensiones en servicio a las que pueda estar sometida con un factor de seguridad adecuado, considerando: su material, el servicio previsto y el tipo de maquinaría propulsora. Cuando se disponga una toma de potencia en el extremo de proa del eje de un motor propulsor, no se excederá del límite de potencia establecido por el fabricante del motor.
b) Las líneas de ejes deberán poder ser inmovilizadas en caso de necesidad. El virador podrá ser utilizado a este efecto si su construcción e instalación así lo permiten.
c) Cuando un eje secundario sea accionado por medio de una toma de potencia, a través de poleas o cadenas de transmisión, el eje motor dispondrá de cojinetes a ambos lados de dichas poleas o cadenas de transmisión.
d) Los sistemas hidráulicos para accionamiento de los equipos o maquinillas de pesca, deberán disponer de medios para desembragar la bomba hidráulica del motor de accionamiento.
e) La línea de ejes de los buques se proyectará y construirá de acuerdo con reglas de una organización reconocida, y además se tendrán en cuenta instrucciones del fabricante del motor.

6. Marcha atrás.

Todo buque tendrá la capacidad y la potencia suficiente para dar marcha atrás y deberá quedar demostrada en la mar la aptitud de la maquinaria para invertir el sentido del empuje de la hélice en un tiempo adecuado para que el buque, navegando a su velocidad máxima de servicio en marcha avance, quede detenido en una distancia razonable.

7. Control de la máquina propulsora desde el puente de gobierno.

a) Cuando la máquina propulsora haya de ser telegobernada desde el puente de navegación, regirán las siguientes reglas:

1.º) En todas las condiciones operacionales, incluida la de maniobra, la velocidad, el sentido del empuje y, si procede, el paso de la hélice, serán totalmente gobernables desde el puente de gobierno;
2.º) La máquina propulsora principal irá provista de un dispositivo de parada de emergencia situado en el puente de gobierno, que sea independiente del sistema de telegobierno ejercido desde dicho puente;
3.º) El telegobierno de la máquina propulsora sólo se podrá ejercer desde un puesto de control cada vez; se permitirá que haya dispositivos de mando interconectados en cualquier

puesto de control. En cada uno de estos puestos habrá un indicador que señale cuál es el puesto que está gobernando a la máquina propulsora. El traslado de la función de gobierno entre el puente de gobierno y los espacios de máquinas sólo se podrá efectuar desde el espacio de máquinas de que se trate o desde la cámara de mando de las máquinas.

4.º) Será posible gobernar la máquina propulsora en el lugar de su emplazamiento aun cuando se produzca un fallo en cualquier parte del sistema de telegobierno;

5.º) El diseño del sistema de telegobierno será tal que si éste falla se dé la alarma y se mantengan la velocidad y la dirección de empuje preestablecidas hasta que entre en acción el control local;

6.º) Se tomarán precauciones especiales que garanticen que el arranque automático no agote las posibilidades de puesta en marcha

b) El puente de gobierno puede ser considerado como cámara de control.

8. Máquinas sin dotación permanente en los pesqueros de altura y gran altura.

a) El sistema de alarmas estará proyectado con arreglo al principio de funcionamiento a prueba de fallos.

b) Los paneles de alarmas e indicadores se centralizarán siguiendo las directrices establecidas en las resoluciones A.686 y A.830.

c) Los indicadores de control se indican en la tabla siguiente:

Tabla

Alarmas e indicadores en los buques con espacio de máquinas sin dotación permanente, con telemando de la maquinaria propulsora desde el puente de navegación

Función	Tipo
En el puente de navegación	
Indicador del ángulo del timón.	MI
Fallo del suministro de energía del servomotor del aparato de gobierno.	A, V
Fallo del suministro de energía al sistema de control.	A, V
Bajo nivel del fluido hidráulico del aparato de gobierno.	A, V
Aparato de gobierno en funcionamiento.	I
Alarma de sobrecarga del aparato de gobierno.	A, V
Fallo del telemando de la maquinaria propulsora.	A, V
Baja presión del aire de arranque de la maquinaria propulsora o baja carga de las babaterías de arranque del motor principal.	A, V
Neutralización de la parada automática de la maquinaria propulsora.	I
Parada automática de la maquinaria propulsora.	A, V
Velocidad/ sentido de giro/ paso de la hélice.	MI
Fallo en el suministro de energía del sistema de alarma.	A, V
Detección de incendios en los espacios de maquinas sin dotación permanente.	A, V
Alarma de la frigorífica.	A, V
Alarma para el personal.	A, V
Sobrevelocidad de Maquina principal.	A, V
Alta temperatura del cojinete de la bocina.	A, V

[1] Los términos utilizados y las características de las señales incluidas en este epígrafe lo son de acuerdo con las definiciones y especificaciones prescritas en las resoluciones de la OM1 A.686 «Código de alarmas e indicadores» y la A.830 «Enmiendas al código de alarmas e indicadores 1: indicador visual.

A: alarma acústica.

V. alarma visual.

MI: indicador de medida.

[2] La alarma para el personal establece que Ni el maquinista naval que esté de servicio ni ninguna otra persona de la cámara de máquinas tendrán obligación, hallándose a solas, de realizar una guardia en una cámara de máquinas ni de entrar en espacios de máquinas principales, a menos que a intervalos frecuentes se pueda confirmar al puente de mando, mediante un sistema de monitorización o por otro método equivalente que la Administración marítima juzgue aceptable, que la seguridad de esa persona no peligra.» (resolución A.481/7.3).

[3] alarma adicional en los alojamientos y espacios públicos de los maquinistas.

[4] alarma adicional en los alojamientos y espacios públicos de los maquinistas. Alternativamente podrá autorizarse que estos indicadores y alarmas se dispongan solo en el puente de navegación.

Función	Tipo
En la cámara de máquinas	
Bajo nivel de fluido hidráulico del aparato de gobierno.	A, V
Aparato de gobierno en funcionamiento.	I
Fallo del telemando de la maquinaria propulsora.	A, V
Baja presión del aire de arranque de la maquinaria propulsora o baja carga de las baterías de arranque del motor principal.	MI, A, V
Puesto de control de la maquinaria propulsora al mando.	I
Monitores de los motores.	MI
Alarma de sentina.	A, V
Fallo del suministro normal de energía del sistema de alarma.	A, V
Parámetros esenciales e importantes de la maquinaria[1]:	MI, A, V
– baja presión de lubricación de la maquinaria propulsora.	
– baja presión de lubricación de los motores auxiliares.	
– baja presión de lubricación de la reductora.	
– baja presión del agua salada. de refrigeración.	
– alta temperatura del agua dulce de refrigeración del motor principal.	
– alta temperatura del agua dulce de refrigeración de los motores auxiliares.	
– Bajo nivel del tanque de expansión de agua dulce de refrigeración.	
Descarga de las baterías de emergencia.	I
Parada automática de la maquinaria propulsora.	A, V
Neutralización de la parada automática del sistema de propulsión.	I
Bajo grado de aislamiento del sistema de distribución de electricidad.	A o I
Detección de incendios en los espacios de máquinas.	A, V
Alarma para el personal.	A, V

[1] Los términos utilizados y las características de las señales incluidas en este epígrafe lo son de acuerdo con las definiciones y especificaciones prescritas en las resoluciones de la OM1 A.686 «Código de alarmas e indicadores» y la A.830 «Enmiendas al código de alarmas e indicadores 1: indicador visual.

A: alarma acústica.

V. alarma visual.

MI: indicador de medida.

[2] La alarma para el personal establece que Ni el maquinista naval que esté de servicio ni ninguna otra persona de la cámara de máquinas tendrán obligación, hallándose a solas, de realizar una guardia en una cámara de máquinas ni de entrar en espacios de máquinas principales, a menos que a intervalos frecuentes se pueda confirmar al puente de mando, mediante un sistema de monitorización o por otro método equivalente que la Administración marítima juzgue aceptable, que la seguridad de esa persona no peligra.» (resolución A.481/7.3).

[3] alarma adicional en los alojamientos y espacios públicos de los maquinistas.

[4] alarma adicional en los alojamientos y espacios públicos de los maquinistas. Alternativamente podrá autorizarse que estos indicadores y alarmas se dispongan solo en el puente de navegación.

Sistema de seguridad.

Se instalará un sistema de seguridad que, si en el funcionamiento de las máquinas surgen graves fallos constitutivos de peligro inmediato, inicie la paralización automática de la parte defectuosa de la instalación y dé una señal de alarma. No se iniciará automáticamente la paralización del sistema propulsor más que en los casos en los que pudiera sobrevenir una avería total, desperfectos graves o una explosión. Si hay dispositivos para neutralizar la paralización de la máquina propulsora principal, serán de tal índole que no quepa accionarlos inadvertidamente.

9. Sistema de exhaustación de gases.

a) Las tuberías de exhaustación de gases de escape de motores, de dispositivos de cocinar, de calefacción o de ventilación de baterías, deberán ser permanentes y conducidas al exterior. Su altura será suficiente para evitar la entrada de gases en el buque. El paso de las tuberías a través de las cubiertas deberá ser estanco al agua y su remate en el extremo exterior impedirá la entrada de agua al motor.

b) Las tuberías estarán bien aseguradas, soportadas y con secciones flexibles o de dilatación. Deberán ser diseñadas con el mínimo número de codos y de juntas, juntas de dilatación o secciones flexibles. El diámetro será el especificado por el fabricante del motor o de los aparatos. Todas las juntas deberán ser estancas al gas. Se dispondrán sin tocar madera u otro material combustible y donde sea necesario serán convenientemente aisladas para proteger a las personas a bordo del buque.

c) Deberá instalarse un silencioso eficaz en el circuito de exhaustación de los gases de escape de los motores de combustión interna.

d) Los escapes húmedos deberán ser protegidos por un dispositivo apropiado (una válvula por ejemplo), contra el retorno de agua al interior de la embarcación, y su borde inferior estar al menos a:

1.º) 250 mm. por encima de la máxima flotación de servicio en las embarcaciones de L ≥ 12 m.

2.º) 100 mm. en las de L < 12 m.

10. Servicio de aire comprimido.

Cuando la maquinaria esencial para la propulsión y seguridad del buque sea arrancada, operada o controlada exclusivamente por aire comprimido, se dispondrá de un sistema de aire comprimido eficiente, de modo que:

a) La instalación de arranque de los motores de combustión interna deberá ser tal que pueda ser puesta en funcionamiento sin necesidad de auxilio de una fuente de energía exterior al buque.

b) El servicio de aire comprimido no se verá interrumpido aunque estén fuera de servicio un compresor de aire o una botella de suministro de aire para el arranque o control de la maquinaria propulsora. Dicho servicio deberá poder realizar su carga inicial de las botellas de aire para el arranque de los motores principales y auxiliares sin ayuda exterior al buque.

c) En los buques de pesca de altura y gran altura la instalación deberá constar de al menos dos compresores de aire que descarguen al menos en dos botellas. Sin embargo, la Administración marítima puede acordar que uno de los compresores sea sustituido por un sistema equivalente de arranque rápido, como arrancadores por inercia o acumuladores hidráulicos, que ofrezca garantía de seguridad suficiente. En este caso solo se exigirá una botella de aire de arranque.

d) Si solo se dispone de una botella de aire para el arranque de los motores principales, debe disponerse separada otra botella para el arranque de los grupos generadores eléctricos, si éstos son de arranque neumático.

e) En los buques de pesca de altura y gran altura el volumen total de las botellas de aire de arranque de los motores propulsores principales de combustión interna debe ser tal que, llenadas las botellas a la presión de timbrado, sea posible, sin utilizar los compresores de aire, efectuar, en todas las condiciones normales de explotación, 12 arranques sucesivos de cada uno de los motores propulsores, si éstos son del tipo reversible, ó 6 arranques de los mismos si son del tipo no reversible.

11. Servicio de refrigeración de la maquinaria propulsora.

a) Será de aplicación lo dispuesto en el epígrafe 3 de este anexo.

b) En los buques de altura y gran altura, el agua de mar utilizada en el servicio de refrigeración de la maquinaria propulsora y sus auxiliares deberá ser aspirada a través de dos tomas de mar, suficientemente bajas para que estén sumergidas en todas las circunstancias y protegidas por un filtro. Una de las tomas puede ser común con otros servicios de agua de mar del buque siempre que su capacidad permita asegurar un caudal suficiente para los servicios auxiliares necesarios para una marcha normal a plena potencia de la máquina propulsora.

c) En las embarcaciones de acero, las válvulas necesarias para las tomas de mar, se colocarán sobre cajas construidas de mayor espesor que el casco en esa zona o disposición equivalente y en lugares accesibles para su reconocimiento y desmontaje. Estas cajas no serán necesarias en las embarcaciones construidas con materiales compuestos.

d) La instalación será con tuberías de acero o material equivalente. No se permitirá la instalación de tramos de tubería flexible a menos que sea absolutamente necesaria para absorber movimientos o vibraciones de la maquinaria. En este caso, deberán ser de goma de neopreno reforzada unida con abrazaderas de acero inoxidable u otro material inoxidable, y situadas en lugares fácilmente visibles para inspección y mantenimiento, abriendo un registro si fuera necesario.

e) Cuando se instalen motores de combustión interna refrigerados por aire deberá darse especial consideración a los volúmenes adecuados de aire de refrigeración y a la eliminación del aire caliente de los espacios de máquinas.

12. Servicio de aceite de lubricación de la maquinaria propulsora o auxiliar.

a) Será de aplicación lo dispuesto en el epígrafe 3 de este anexo.
b) Los tanques, los sistemas de tubería y la valvulería deberán ser adecuadamente instalados y mantenidos para prevenir las pérdidas o fugas de aceite.
c) Las tuberías de aceite lubricante, aceite refrigerante o hidráulico deberán ser de acero o de otro material de resistencia equivalente y serán instaladas de modo apropiado. Podrán usarse de modo limitado tuberías flexibles en sistemas de aceite lubricante o refrigerante, siempre que sean de características adecuadas al servicio y aprobadas por la Administración marítima.
d) Se instalarán medios seguros y eficaces para determinar la cantidad de aceite existente en los tanques.

13. Servicio de combustible.

A. Combustible.

No se utilizará como combustible ninguno que tenga un punto de inflamación inferior a 60° C (prueba en vaso cerrado), verificado este extremo por un aparato de medida del punto de inflamación de tipo aprobado según las especificaciones del fabricante para cada aplicación.

B. Tanques, llenados y purgas.

a) Los tanques de combustible, sus sistemas de llenado, valvulería y tubería deben ser instalados y mantenidos de modo que se eviten las pérdidas de combustible o entradas de vapores al interior de cámara de máquinas. No se instalará ningún tanque de combustible donde sus fugas o derrames puedan constituir un peligro al caer sobre superficies calientes y no deberán situarse encima de escalas o escaleras, calderas, superficies calientes y equipo eléctrico. Deberán proporcionarse medios para indicar el nivel de líquido y para evitar la sobrepresión en los tanques de combustible. Los puntos de llenado de combustible deberán ser dispuestos de modo que el combustible no se derrame, rebose, drene o se acumule fácilmente en cualquier espacio.
b) En los buques con casco construido de acero o de otro material equivalente, los tanques de combustible formarán parte de la estructura del buque, en la medida de lo posible y estarán situados fuera de los espacios de máquinas. Cuando los tanques de combustible, exceptuados los de doble fondo, hayan de estar situados forzosamente junto a los espacios de máquinas o dentro de éstos, tendrán preferiblemente un mamparo límite común con los tanques de doble fondo, si los hay, y el área de los mamparos límite comunes a tanques y espacio de máquinas será la menor posible.
c) Si ha de ser almacenada agua dulce en un tanque adyacente a otro de combustible, deberá disponerse un coferdán entre tanques, para evitar la posible contaminación.
d) En la parte inferior deben llevar purgas de cierre automático para evacuación de agua e impurezas. Deberán poderse limpiar interiormente a mano. Si el combustible no es centrifugado, antes de su entrada en el tanque de diario, hay que disponer un filtro decantador en el circuito de rellenado y si se hace con la ayuda de una bomba el filtro debe estar en su aspiración. Cuando se instalen tanques de gravedad deberán proveerse filtros capaces de ser limpiados sin interrumpir el suministro de combustible.
e) La Administración marítima puede autorizar la utilización de tanques de poliéster reforzado con fibra de vidrio a bordo de los buques con casco de PRFV para el almacenamiento de combustible de un punto de inflamación igual o superior a 60° C, cuando se cumplan las siguientes condiciones:

1.º) Se dispondrá de dispositivos eficaces para evitar la acumulación de electricidad estática; los accesorios metálicos del tanque (válvulas, tapas, tubería, etc.) deben estar puestos a masa. La tubería de llenado se dispondrá a menos de 10 cm. del fondo del tanque.

2.º) Las superficies interiores y exteriores de los lados del tanque deberán resistir la acción de los hidrocarburos.

3.º) Los tanques estructurales de materiales compuestos pueden estar situados en el espacio de máquinas si la superficie común con el espacio es tan reducida como sea posible, adecuadamente protegida contra los efectos del calor.

C. Indicadores de nivel de tanques.

Se proporcionarán medios seguros y eficaces para determinar la cantidad de combustible existente en los tanques. Si se instalan tubos de sondas, sus extremos superiores terminarán en lugares seguros e irán provistos de medios de cierre automáticos. El extremo superior de los tubos de sonda no se instalará en el interior de espacios de alojamientos. Podrán utilizarse indicadores de nivel de combustible provistos de vidrios planos, si éstos son de grosor suficiente y están provistos de válvulas de cierre automático, situadas entre los indicadores y los tanques para evitar el derrame de combustible en caso de avería. No se permitirá el uso de indicadores de tubo de vidrio. Cabrá utilizar otros medios para determinar la cantidad de combustible que contienen los tanques siempre que, en caso de que fallen, resulten dañados o de que los tanques rebosen, el combustible no pueda salir a través de dichos medios.

D. Aireaciones de tanques.

Las cabezas de los atmosféricos para aireación de los tanques de combustible, dispondrán de pantallas cortafuegos desmontables de acero u otro material inoxidable y se instalarán al aire libre, en lugares seguros en los que no haya riesgo de incendio o explosión como consecuencia de los vapores que puedan salir por dichos atmosféricos, y alejados de las entradas de ventilación. Si las tuberías de aireación sirven también de rebose deberán evitarse que los reboses caigan en o cerca de espacios en los que haya un alto riesgo de ignición.

Los tubos atmosféricos y las tuberías de compensación o equilibrado de niveles entre tanques, deberán tener un área de sección neta no menor de 1,25 veces la de las tuberías de llenado.

E. Válvulas de cierre a distancia.

Las tuberías de combustible líquido que en el supuesto de sufrir daños pueden dejar escapar combustible de tanques de almacén, sedimentación o uso diario situados por encima del doble fondo, estarán dotadas en el tanque de un grifo o una válvula susceptibles de ser cerrados desde un lugar seguro situado por encima de la cubierta de trabajo.

F. Bombas de combustible.

Las bombas del servicio de combustible líquido deberán ser distintas e independientes de las de cualquier otro servicio. Las bombas de combustible estarán provistas en su descarga con una válvula de seguridad con su correspondiente «bypass», que permite un funcionamiento eficiente de la bomba en circuito cerrado, o con la válvula de descarga cerrada.

G. Circuito de tuberías.

a) Los medios de almacenamiento, distribución y utilización de combustible deberán ser tales que el uso efectivo de los motores pueda ser mantenido bajo todas las condiciones de servicio previstas.

b) Las tuberías de combustible y sus válvulas y accesorios serán de acero o de otro material equivalente, adecuadamente fijadas y protegidas. Se permitirá el uso limitado y restringido de tuberías flexibles de tipo aprobado según las especificaciones del fabricante para cada aplicación y en todo caso según la especificación del anexo I del Real Decreto 809/1999, en posiciones en que sean estrictamente necesarias. Estas tuberías flexibles y los accesorios de sus extremos tendrán la necesaria solidez.

c) La utilización de tuberías de combustible flexibles deberá cumplir lo siguiente:

1.º) El diámetro interior del tubo flexible debe ser al menos igual al de la tubería fija a la que se une, la longitud de las secciones flexibles debe ser tan reducida como sea posible y

las tuberías flexibles serán de materiales pirorresistentes aprobados o llevarán revestimientos pirorresistentes.

2.º) Las citadas tuberías deben ser fácilmente visibles en toda su longitud abriendo registros si fuera necesario.

3.º) La unión de las tuberías fijas debe efectuarse con la ayuda de racores aprobados o sistemas reconocidos equivalentes de buena calidad.

d) Cuando sea necesario, las tuberías de combustible líquido y de aceite lubricante llevarán pantallas u otros medios protectores adecuados que en la medida de lo posible eviten que el aceite o combustible pulverizado o procedente de fugas se derrame sobre superficies calientes o en las tomas de aire de las máquinas. Se mantendrá reducido al mínimo el número de juntas en los sistemas de tuberías. Se tomarán las precauciones necesarias para evitar que el combustible que, sometido a presión, pueda escapar de una bomba, un filtro o un calentador, establezca contacto con superficies calientes o componentes eléctricos que puedan causar la ignición del combustible.

H. Paradas a distancia.

Deberán instalarse controles de emergencia, con preferencia en cubierta fuera de los espacios de máquinas y de alojamientos, para parar todas las bombas de combustible y todos los ventiladores que suministran aire a los espacios de máquinas y también para cerrar todas las aspiraciones de combustible de los tanques. Tales controles estarán en posiciones que no se puedan ver afectadas por un incendio en los espacios de máquinas.

I. Bandejas de derrame.

Deberán disponerse bandejas de derrames con medios de evacuación apropiados, para prevenir la entrada en contacto del combustible con calderas u otras superficies calientes:

a) Bajo las bombas de combustible y filtros, bajo los tanques y depósitos no estructurales, así como bajo todos los accesorios que puedan ser objeto de fugas de combustible líquido, alrededor de los motores de combustión interna y, por último, bajo los calentadores, filtros, separadores y otros elementos de tratamiento del combustible

b) La altura de las brazolas de las bandejas será adaptada a la cantidad previsible de combustible que puede ser derramado. Bajo los motores auxiliares y otros aparatos tendrán 75 mm. al menos.

c) Las bandejas deberán ser provistas de evacuación adecuada.

14. Disposiciones del circuito de achique de sentinas.

a) Se instalará una instalación de achique eficaz, que en todas las situaciones haga posible bombear y agotar cualquier compartimento estanco, ya se halle el buque adrizado o escorado no más de 5º a cualquier banda. A tal efecto se colocarán cuando sea necesario conductos laterales de aspiración.

b) Se instalarán no menos de dos bombas para el achique de sentinas, una de ellas podrá ser accionada por el motor principal y la otra, en los pesqueros de altura y gran altura será de accionamiento motorizado independiente. En los pesqueros de pesca local y litoral esta última bomba podrá ser de accionamiento manual. Las capacidades totales serán las siguientes:

1.º) No menor de 450 litros/minuto si la eslora del buque es igual o mayor de 20 metros pero menor de 24. El caudal de una cualquiera de las bombas no será menor de 230 litros/minuto;

2.º) No menor de 275 litros/minuto si la eslora del buque es igual o mayor de 15 metros pero menor de 20. El caudal de una cualquiera de las bombas no será menor de 140 litros/minuto;

3.º) No menor de 180 litros/minuto si la eslora del buque es menor de 15. El caudal de una cualquiera de las bombas no será menor de 90 litros/minuto.

c) Cuando se instalen bombas manuales deberán ser del tipo rotativo, semirotativo o alternativas y deberán ser operadas desde la cubierta de trabajo y diseñadas de modo que la válvula de pie pueda ser desmontada para su inspección y mantenimiento en cualquier

momento. Se instalarán válvulas de no retorno en la descarga de las bombas de sentinas manuales.

d) Una bomba de servicios generales o de lastrado, de capacidad suficiente, podrá ser usada como una de las bombas de sentinas independiente.

e) Los ramales de las tuberías de aspiración no serán de menos de 50 mm. diámetro interior.

f) Si se instala un colector de sentinas, el área neta de su sección será por lo menos igual a la suma de las secciones netas de los dos ramales de aspiración mayores conectados al colector y además, no será menor que el diámetro interior de la entrada de aspiración de las bombas de sentinas. No obstante, el diámetro interno real del colector de sentina se podrá redondear al tamaño normalizado más próximo.

g) Las tuberías de sentinas serán de acero u otro material aprobado con uniones de brida. No se permitirá la instalación de tramos de tubería flexible a menos que sea absolutamente necesaria para absorber movimientos o vibraciones de la maquinaria. Si este es el caso, deberán ser de goma de neopreno reforzada de tipo aprobado según las especificaciones del fabricante para cada aplicación, unida con abrazaderas de acero inoxidable u otro material inoxidable, y situadas en lugares fácilmente visibles para inspección mediante registros si fuera necesario. No se permitirán tuberías flexibles, ni conexiones por medio de abrazaderas entre las aspiraciones de las bombas de lastre y las válvulas de toma de mar. Se instalará una tubería central de aspiración en la cámara de máquinas y en las bodegas de pescado, al nivel de drenaje más bajo del compartimento.

h) Se permitirá el uso de tubería flexible de tipo aprobado según las especificaciones del fabricante para cada aplicación, entre la aspiración de la bomba y el tramo rígido, en los casos en que la configuración del casco sea tal que no permita acceder fácilmente y de modo seguro para su limpieza.

i) Todos los buques que utilicen las bombas de achique instaladas en los espacios de máquinas para achicar asimismo los pocetes de las bodegas, dispondrán a tal efecto de tuberías con válvula de cierre y retención, que conecten directamente las aspiraciones de esas bombas con los pocetes de bodega. En ningún caso se permitirá que los pocetes de bodega y de cámara de máquinas estén comunicados entre sí.

j) Las tuberías desde las bombas para el achique de espacios de bodegas o cualquier parte de los espacios de máquinas deberán ser independientes de las tuberías que puedan usarse para el llenado o vaciado de tanques de combustible o aceite.

k) Los sistemas de bombeo del agua de sentinas y de lastre estarán dispuestos de tal modo que el agua no pueda pasar desde el mar o desde los tanques de lastre hacia las bodegas o a los espacios de máquinas o desde un compartimento a otro. La conexión de las sentinas con cualquier bomba que aspire agua del mar o de los tanques de lastre llevará una válvula de retención o un grifo que no pueda dar paso simultáneamente hacia las sentinas y al mar o hacia las sentinas y los tanques de lastre. Las válvulas de las cajas de distribución de sentinas, serán del tipo de retención.

l) Las tuberías de sentinas no atravesarán ningún tanque de combustible líquido ni de aceite.

m) Toda tubería de sentinas que atraviese un mamparo de colisión, llevará instalado en el mamparo un dispositivo de cierre directo, accionado desde la cubierta de trabajo con un indicador que muestre la posición abierto/cerrado de tal dispositivo. No obstante, si estos medios de cierre están instalados en el lado popel del mamparo y resultan fácilmente accesible en todas las condiciones de servicio podrá prescindirse del mando a distancia. En los mamparos estancos no se permitirán válvulas o grifos que no sean parte de un sistema de tuberías.

n) Las aspiraciones de sentinas, tanto de espacios de máquinas como de bodegas de pescado o de otros compartimentos, llevarán cestas filtrantes (cajas de fango) situadas de modo que sean de fácil acceso. El área total de perforación en la cesta no deberá ser inferior a dos veces el área de la sección de la tubería de achique de la sentina.

o) Las cajas de fango se situarán en los espacios de máquinas donde se instalen las bombas de sentinas y estarán provistos con una válvula de cierre que permita aislar la caja de fango para su limpieza en caso de que la bodega esté inundada.

p) Los pozos de sentina de las bodegas de pescado o de los espacios de manipulación o elaboración de pescado estarán provistos de rejillas adecuadas o de otro tipo de elementos filtrantes de gran paso.

q) Todas las cajas de distribución, válvulas o grifos del sistema de sentinas y del sistema de lastre o de cualquier otro que permite la circulación de agua de mar en el interior del buque deberán ser operadas fácil y rápidamente en una situación de emergencia.

15. Alarma de sentinas.

Será de aplicación también a los buques existentes de pesca local, litoral, altura y gran altura.

a) Cerca de la aspiración de sentinas de los espacios de máquinas y en las bodegas de pescado, deberá ser instalado un dispositivo de alarma de nivel alto, que permita detectar la acumulación de líquidos en la sentina, dados ángulos normales de asiento y escora.

b) Estos detectores deberán producir una alarma acústica y óptica de inundación en la caseta de gobierno, cuyo nivel acústico o sonoro y características garanticen la atención de la tripulación. Si se instalan varios detectores no se necesitará diferenciar las alarmas. La alarma de sentinas de cámara de máquinas dispondrá de alarma por fallo en este circuito o de otro sistema de alarma adicional independiente.

c) La posición del detector de nivel alto de líquidos en la sentina será lo suficientemente baja para que la tripulación tenga tiempo de reaccionar y adoptar las medidas apropiadas contra la inundación.

16. Protección contra la inundación de los parques de pesca.

a) Los espacios de la cubierta de trabajo dentro de una superestructura, deben estar provistos de un sistema de achique eficaz y con capacidad suficiente para evacuar el agua y los residuos de la elaboración del pescado.

b) Todas las aberturas necesarias para las operaciones de pesca deben disponer de medios de cierre en lugares fácilmente accesibles y debidamente señalizados que puedan ser operados rápida y eficazmente por una sola persona.

c) El agua utilizada para la limpieza del pescado deberá poder encauzarse y drenarse eficientemente.

d) El local de trabajo deberá disponer de dos salidas y su sistema de ventilación renovará el aire, al menos, 6 veces por hora.

e) Las aberturas en los costados y en la popa que deban mantenerse abiertas durante las operaciones de pesca deberán tener las mínimas dimensiones y el punto más bajo de la abertura estará a una altura sobre cubierta de, al menos, un metro. Los dispositivos de cierre de estas aberturas tendrán al menos la misma resistencia que la estructura en la que están situados y podrán cerrarse fácilmente por una sola persona.

f) Las escotillas dispondrán de letreros que indiquen claramente que deben mantenerse cerradas cuando no estén en uso durante las operaciones de pesca o cuando haya peligro de entrada de agua a la cubierta de trabajo.

g) En los espacios cerrados de la cubierta de trabajo, si ésta es la más baja, se dispondrán pocetes de drenaje a cada banda. Si la anchura del espacio es menor de 0,5B en toda su longitud, se puede disponer el pocete de drenaje a una sola banda. El volumen de cada pocete será, al menos de 150 litros. y su profundidad de, al menos, 350 mm.

h) Cada pocete dispondrá de su bomba que será de tipo sumergible y podrá también estar funcionando en vacío en espera de achicar al producirse una situación de emergencia.

i) Las bombas se dispondrán de forma que se eviten de obstrucciones en sus aspiraciones, podrán bombear mezclas de agua con residuos de pescado, anzuelos, líneas, etc.

j) La capacidad total de estas bombas en cada espacio será al menos de 15 m^3/hora y sus descargas se situarán a una altura de, al menos, 600 mm. sobre la cubierta y dispondrán de una válvula de cierre accionable desde un lugar accesible situado al menos un metro sobre la cubierta.

k) Alternativamente a las bombas requeridas en los párrafos anteriores, el achique de estos espacios puede realizarse por medio de portas de desagüe siempre que el área y disposición de las portas sea reglamentaria y los espacios se consideren abiertos.

Achique de espacios cerrados y sin aberturas situados en la cubierta de trabajo.

Cuando la manipulación o elaboración del pescado pueda provocar la acumulación de un gran volumen de agua deberán disponerse medios adecuados para su agotamiento. Estos espacios cerrados y sin aberturas podrán achicarse por medio del servicio de sentinas del buque. La capacidad de achique no será menor de 1,5 veces la capacidad máxima del agua de lavado del espacio. Esta capacidad de achique requerida, debe considerarse como adicional a la reglamentaria.

17. Aparato de gobierno.

a) Todo buque contará con un aparato de gobierno principal y un medio auxiliar de accionamiento del timón satisfactorio. Dichos aparatos de gobierno principal y medio auxiliar de accionamiento del timón estarán dispuestos de modo que, dentro de lo razonable y posible, el fallo de uno de los dos no inutilice el otro.

b) El aparato de gobierno principal y auxiliar de los pesqueros de litoral, altura y gran altura responderá en su proyecto y construcción, a las reglas de una organización reconocida.

c) Cuando el aparato de gobierno principal está provisto de dos o más servomotores idénticos no será necesario instalar un aparato de gobierno auxiliar, si el principal es capaz de maniobrar el timón estando fuera de servicio uno de los servomotores. Para el servicio de cada uno de los servomotores habrá un circuito independiente.

1.º) Si el timón es de accionamiento mecánico, su posición angular vendrá indicada en la caseta de gobierno y en cualquier otra posición desde donde se pueda gobernar el buque. Si fallase uno cualquiera de los servomotores del aparato de gobierno se dará la alarma en la caseta de gobierno.

2.º) En el caso de que los aparatos de gobierno sean eléctricos o electrohidráulicos se dispondrán indicadores del funcionamiento de los motores accionadores. Estos indicadores se situarán en la caseta de gobierno y en los espacios de máquinas o en otra posición apropiada. Estas instalaciones y motores eléctricos estarán protegidos contra cortocircuitos e irán provistos de dispositivos de alarma que señalen sobrecargas y fallos de tensión. La protección contra sobrecargas, en caso de haberlas, estará calculada para un valor que sea al menos el doble de la corriente a plena carga del motor o circuito protegido y será tal que permita el paso de las apropiadas corrientes de arranque.

3.º) El aparato de gobierno principal tendrá la resistencia necesaria para permitir el gobierno del buque a la velocidad máxima de servicio. El aparato de gobierno principal y la mecha del timón habrán sido proyectados y construidos de modo que no sufran averías a la velocidad máxima de marcha atrás ni al maniobrar durante las faenas de pesca.

d) La mecha del timón de las embarcaciones de litoral, altura y gran altura, será dimensionada de acuerdo con las reglas de una organización reconocida.

e) Hallándose el buque navegando a la máxima velocidad de servicio en marcha avante con su calado máximo de servicio admisible, el aparato de gobierno principal deberá poder cambiar el timón desde una posición de 35º a una banda a 35º a la banda opuesta. Se podrá cambiar el timón desde una posición de 35º a cualquiera de ambas bandas a 30º a la banda opuesta, sin que ello lleve más de 28 segundos, dadas las mismas condiciones. El aparato de gobierno deberá ser de accionamiento mecánico siempre que ello sea necesario para cumplir con las presentes prescripciones:

1.º) El servomotor del aparato de gobierno principal será de un tipo que arranque con medios manuales provistos en la caseta de gobierno o automáticamente cuando, después de haber fallado el suministro de energía, se normalice ese suministro.

2.º) El medio auxiliar de accionamiento del timón tendrá la resistencia y la capacidad necesarias para permitir el gobierno del buque a la velocidad normal de navegación y podrán entrar rápidamente en acción en caso de emergencia. Deberán ser de accionamiento mecánico siempre que ello sea necesario para cumplir con las presentes prescripciones.

3.º) El aparato de gobierno deben estar provistos de un dispositivo eficaz que permita inmovilizar rápidamente la caña en caso de emergencia, en particular, en el momento de la puesta en funcionamiento del medio auxiliar de accionamiento del timón. Si el aparato de

gobierno es del tipo hidráulico la inmovilización puede ser conseguida por el cierre de las válvulas de seccionamiento de los cilindros o cámaras del servomotor.

4.º) Un letrero, indicando de modo simple las maniobras a efectuar para la puesta en servicio del medio auxiliar de accionamiento del timón y para la inmovilización de la caña, debe colocarse en el local del servomotor o en la proximidad de la caña. Los órganos de maniobra deberán estar claramente marcados sobre el aparato. Se instalará un medio fiable de comunicación entre el local del servo y el puente.

5.º) Cuando se disponga un dispositivo de gobierno que no sea una pala de timón, su construcción y operación deberá ser adecuada y apropiada para su propósito y deberá cumplir lo indicado en el punto anterior.

18. Instalación frigorífica.

A. Generalidades.

Son de aplicación las reglas de construcción de buques de los organismos reconocidos en lo que se refiere al proyecto, construcción y mantenimiento de las instalaciones y espacios frigoríficos.

B. Refrigerantes.

a) Los refrigerantes deberá cumplir con el Reglamento (CE) número 2037/2000, del Consejo, de 29 de junio, relativo a las sustancias que agotan la capa de ozono.

b) Se deberán tener en cuenta las prescripciones del anexo VI del Convenio Marpol (Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los buques, 1973, modificado por el Protocolo 1978) en lo referente a los refrigerantes permitidos a partir de la fecha de entrada en vigor del citado refrigeración serán los que la autoridad competente juzgue aceptables. En ningún caso, no obstante, se utilizarán como refrigerantes el cloruro de metilo o los CFC.

c) En los espacios de maquinaria frigorífica y en las cámaras frigoríficas habrá dispositivos de alarma conectados con la caseta de gobierno que avisen de la presencia de personal que pueda quedar atrapado.

C. Almacenamiento de refrigerantes de reserva.

a) Solo se almacenaran refrigerantes de reserva en las botellas de acero aprobadas para dicho fin.

b) El nivel de llenado en estas botellas deberá ser apto para condiciones tropicales.

c) Las botellas se almacenarán de pie debidamente sujetas y protegidas contra un calentamiento inadmisible, en locales ex profeso, bien ventilados o en salas de maquinas frigoríficas, excepto para refrigerantes del grupo I (no tóxicos en condiciones normales) con un máximo del 20% de la carga total.

D. Sala de maquinaria frigorífica.

a) Las instalaciones de maquinaria frigorífica que empleen amoniaco se instalarán en salas de maquinaria frigorífica separadas de otros recintos del buque por mamparos estancos al gas. Independientemente de la clase de refrigerante empleado, las puertas de las salas de maquinaria frigorífica no deben comunicar con espacios destinados a alojamientos o a pasillos de estos.

b) Las salas de maquinaria frigorífica deberán disponer de medios de achique y desagüe. En instalaciones que empleen amoniaco estos no deberán desaguar en pocetes abiertos de otros recintos.

c) Las salas de maquinas con refrigerantes del grupo II (tóxicos, cáusticos) deberán disponer de salidas de emergencia

d) Se dispondrá un sistema de ventilación forzada independiente de la ventilación de otros espacios. El dimensionamiento de los ventiladores se efectuara de acuerdo con las reglas de Organizaciones reconocidas. Se dispondrá de un sistema de accionamiento de la ventilación desde fuera de la sala de maquinaria. Los conductos de ventilación serán estancos al gas dentro del buque y la salida de los gases al exterior será de tal forma que se impida toda entrada de gases al interior del buque.

e) Cuando una sala de maquinaria en la que se emplee como refrigerante el amoníaco no esté permanentemente atendida se dispondrá de un sistema de detección de gas con una alarma visual dispuesta para que pueda ser observada desde un puesto de control. Se dispondrá una parada desde el exterior de los compresores antes de que se alcance una concentración peligrosa. En general dicha parada actuará sobre los siguientes sistemas:

f) Corte de alimentación a los circuitos eléctricos.

1.º) Puesta en servicio de la ventilación mecánica cuyos motores estarán previstos contra riesgo de explosión o situados fuera del local donde se produce la mezcla aire-amoníaco a evacuar. La construcción de los ventiladores y los materiales empleados en los mismos deben reunir las condiciones adecuadas para no provocar chispas ni la propagación del fuego.

2.º) Corte del alumbrado normal y puesta en servicio del alumbrado de emergencia protegido contra riesgo de explosión

3.º) Alarma acústica y luminosa

19. Equipo de elaboración y proceso del pescado.

Cuando se instale equipo para la elaboración y proceso de pescado, deberán cumplirse las reglas que a continuación se indican:

a) La disposición del equipo de elaboración de pescado asegurará un libre acceso a fines de inspección, manejo y tratamiento sanitario de ese equipo. Las zonas de trabajo que correspondan tendrán una anchura no inferior a 750 mm.

b) La maquinaria y otras instalaciones de las que se desprendan fácilmente vapores, gases, polvo u otras sustancias nocivas, o que los emitan durante su funcionamiento, estarán provistas de dispositivos de evacuación de los mismos.

c) En los casos en que haya varios transportadores trabajando en cadena, se instalarán interruptores a intervalos de no más de 10 m para parar todos esos transportadores. Si la longitud de éstos es igual o superior a 15 m, se instalarán dispositivos de señales acústicas o luminosas que indiquen cuándo se pone en marcha el transportador.

d) Todos los cierres de mariposa, grifos, válvulas y demás dispositivos de parada estarán situados de modo que resulten fácilmente accesibles y seguros en cuanto a su manejo.

e) Las máquinas y el equipo de los espacios de trabajo irán montados sobre polines rígidos y resistentes, firmemente unidos a la estructura del casco.

f) Las piezas móviles de las máquinas y de otras instalaciones, así como los engranajes que puedan encerrar un riesgo, irán adecuadamente protegidos.

g) Las máquinas y las instalaciones en las que habitualmente haya que realizar operaciones de mantenimiento a una altura superior a 2 m., contarán con plataformas de 600 mm. de ancho protegidas por barandillas de una altura no inferior a 1 m.

h) El equipo de elaboración de pescado que funcione con agua dispondrá de un sistema eficaz de desagüe, habida cuenta del gran riesgo de atasco a que está sometido.

i) Los dispositivos de carga y descarga para la maquinaria y otras instalaciones se dispondrán a una altura segura y conveniente a fines de funcionamiento

20. Instalaciones hidráulicas.

La instalación hidráulica y sus circuitos deberán cumplir con las siguientes prescripciones:

a) las tuberías rígidas deben ser fijadas de modo que se eviten vibraciones, mientras que las tuberías flexibles serán tan cortas como sea posible y con abrazaderas atornilladas. Estas deberán ser de un modelo aprobado por una organización reconocida.

b) Se dispondrá de pantallas protectoras para evitar las proyecciones en dirección de superficies calientes.

c) El trazado del circuito se separará lo máximo posible de superficies calientes

d) Los pasos a través de cubiertas deben ser con tubería metálicas y placas de protección soldadas a las tuberías, y deberá realizarse una prueba de la instalación.

21. Instalaciones de máquinas en embarcaciones de L < 12 m.

Las embarcaciones sin cubierta o con cubierta parcial, pueden ser propulsadas por motores fueraborda o por motores fijos. En este último caso el motor debe instalarse en un compartimento o tambucho estanco a la intemperie que proteja adecuadamente al motor, sus auxiliares e instalación eléctrica. El tambucho deberá disponer de ventilación suficiente para que el motor desarrolle su plena potencia sin necesidad de abrir el tambucho y estar cerrado por un panel igualmente estanco, de dimensiones suficientes para permitir todas las operaciones normales de funcionamiento y de mantenimiento, y por último, ser de materiales adecuados.

A. Instalaciones propulsoras.

a) En las instalaciones de motor fijo deberá instalarse un panel de control y de mando con los siguientes dispositivos:

1.º) indicador del número de revoluciones por minuto
2.º) termómetro de control de la temperatura de agua dulce de refrigeración
3.º) alarmas de alta temperatura y bajo nivel de agua dulce de refrigeración
4.º) alarma de baja presión de aceite lubricante
5.º) indicador de carga de las baterías

b) El sistema de arranque de los motores hasta 30kW, puede ser manual o eléctrico. Si el arranque es realizado exclusivamente por un arrancador eléctrico este último debe ser alimentado por dos baterías distintas, una será específica para este servicio, la otra podrá ser la de la instalación eléctrica general.

c) El colector de escape estará eficazmente protegido contra los riesgos de proyección o vertido de hidrocarburos o de cualquier otro producto inflamable al entrar en contacto con superficies calientes. La envuelta externa del aislamiento del colector de escapes deberá ser o de chapa metálica o de otro producto impermeable.

d) Los escapes húmedos deberán ser protegidos, por un dispositivo apropiado (una válvula por ejemplo), contra el retorno de agua al interior del motor o a la embarcación y su borde inferior estará 100 mm. al menos, por encima de la flotación.

B. Combustible.

a) En las embarcaciones equipadas con motores propulsores fijos, instalados en un compartimento bajo cubierta estanca o bien, en embarcaciones sin cubierta, bajo un tambucho o compartimento motor, los combustibles líquidos utilizados deberán tener un punto de inflamación superior a 60° C.

b) El uso de combustible de punto de inflamación inferior a 60° C no está autorizado, salvo para los motores fuera borda o motores auxiliares de explosión, debiendo cumplir en tal caso las prescripciones siguientes:

1.º) No se utilizará tubería de plástico en el espacio de máquinas para el servicio de combustible ni para cualquier otro servicio que pueda producir riesgos en caso de incendio.

2.º) Los tanques de combustible no estructurales deberán ser fabricados cumpliendo los requerimientos de estándares reconocidos y satisfactorios a juicio de la Inspección marítima, y deberán disponer de válvulas de cierre, éstas podrán ser accionadas desde fuera del espacio de máquinas para los tanques dispuestos dentro del mismo.

3.º) Los tanques mayores de 200 litros dispondrán de acceso para su limpieza interior; si está dispuesto en su costado habrá un cerquillo para controlar los derrames.

4.º) El circuito de combustible debe ser visible en todo su recorrido, protegido contra choques y vibraciones, y fijado adecuadamente.

5.º) Deberá colocarse un filtro en la aspiración de la bomba de inyección, de fácil desmontaje y limpieza, así como instalarse una bomba de cebado del circuito de alimentación del motor.

C. Motores fueraborda.

a) La embarcación deberá estar provista de un tanque especial para el almacenaje de combustible cuya construcción tenga especialmente en cuenta los riesgos para la seguridad; en concreto, el rebose accidental de combustible deberá verter al exterior. Deberá instalarse una aireación del depósito.

b) Si no se dispone de un aprovisionamiento directo de combustible deberá instalarse un compartimento especial para alojar a los depósitos portátiles. El fondo y las paredes laterales de este compartimento deben ser estancas y deberá ser equipado con desagüe para la evacuación hacia el exterior de las fugas accidentales.

c) En ningún caso se manipulará el combustible a bordo, debiendo llevarse a tierra los depósitos para ser llenados. Un dispositivo simple y seguro deberá permitir la puesta en servicio de uno u otro de los depósitos portátiles.

d) El mando de control de los motores fueraborda deberá disponer de un cabo de seguridad amarrado a la persona que controla el motor de modo que en caso de caída por la borda el tirón en el cabo haga parar el motor de inmediato.

e) Los motores fueraborda deberán poder ser hechos firmes al casco, de forma fácil y segura, y estarán provistos de una cadena o cable de seguridad, de acero, que impida su pérdida en caso de que por causas fortuitas se suelte de su soporte.

f) Los motores de más de 15 Kw. se fijarán al espejo de popa mediante pernos pasantes, el espejo se reforzará con una chapa de metálica en la zona de fijación que cubra el canto superior.

g) El espesor del espejo de la embarcación no será inferior al del forro del fondo. Las embarcaciones de casco metálico o de madera reforzaran el espejo de forma que se transmitan las cargas del motor a la estructura de la embarcación y en las embarcaciones de fibra de vidrio el espejo se construirá de laminado doble con núcleo de contrachapado marino u otro material de rigidez equivalente y el espesor no será inferior al indicado en la tabla siguiente:

Potencia del motor, Kw.	Espesor total del laminado, mm
15 a 30	30
30 a 60	35
60 a 150	40

h) Cuando los motores fueraborda sean instalados en un pozo a popa, éste deberá estar provisto de una tubería de drenaje de no menos de 50 mm. de diámetro. El pozo deberá ser de tamaño suficiente para permitir el volteo del motor. Las mangueras de control y de alimentación de combustible deberán atravesar el pozo a través de orificios provistos de prensas estancos y eficientes.

22. Circuito de achique de sentinas en embarcaciones de L < 12 m.

a) Cada compartimento estanco deberá poder ser achicado. Si no existen compartimentos estancos, el sistema se dispondrá de forma que pueda achicar el agua que pueda embarcarse.

b) Deberán tomarse medidas para que el agua pueda fluir libremente hacia los puntos de aspiración que deberán situarse en las partes más bajas de los compartimentos, y si es necesario que se abrirán drenajes o groeras al pie de mamparos.

c) Cada aspiración deberá estar provista de un filtro de fácil inspección y limpieza sin desmontaje previo y la sección libre total no deberá ser inferior a tres veces la de la tubería de aspiración.

d) Las tuberías de sentinas serán metálicas u otro material aprobado, según el anexo I del Real Decreto 809/1999, resistente al fuego. No se permitirá la instalación de tramos de tubería flexible a menos que sea absolutamente necesaria para absorber movimientos o vibraciones de la maquinaria. Cuando sean instaladas, deberán ser de goma de neopreno reforzada de tipo aprobado según las especificaciones del fabricante para cada aplicación, unida con abrazaderas de acero inoxidable u otro material inoxidable, y situadas en lugares fácilmente visibles en toda su longitud, para inspección.

e) Deberá disponerse una alarma de inundación de sentinas en todas las embarcaciones.

Número y caudal de las bombas de achique.

Las embarcaciones de eslora menor a 12 m. dispondrán al menos de una bomba manual de, como mínimo, 60 litros/minuto.

Si la bomba de baldeo se utiliza como bomba de sentinas de emergencia deberá instalarse una válvula de 3 vías para pasar de la aspiración del mar a la aspiración de sentinas.

Para las embarcaciones de eslora menor a 12 m. el diámetro será al menos igual a 30 mm.

23. Aparato de gobierno en embarcaciones de eslora L < 12 m.

a) Deberá instalarse un dispositivo de gobierno de la embarcación desde la caseta de gobierno o puesto de mando.

b) En las embarcaciones provistas de pala de timón con una caña, deberá disponerse de una caña de emergencia manual que se acople a la cabeza de la mecha o de un conjunto sencillo de caña y pala de timón manual. La colocación y maniobra será fácil y rápida y permitirá el gobierno de la embarcación a media potencia como mínimo.

c) Si el aparato de gobierno es hidráulico deberá instalarse sobre el circuito un puente que permita una derivación de acceso y de maniobra fácil de modo que quede habilitado el gobierno con la caña de emergencia.

d) Los escantillones de la mecha y pernos del timón pueden determinarse según lo dispuesto para las embarcaciones con cubierta

e) El sistema de gobierno de la embarcación deberá ser capaz, navegando a la velocidad máxima, de llevar el timón de 35º a una banda a 35º a la banda opuesta en no más de 30 segundos.

ANEXO IV

Instalaciones eléctricas

Índice.

1. Instalación eléctrica.
2. Medidas de protección de los equipos eléctricos.
3. Puesta a masa.
4. Fuente de energía eléctrica principal para buques de pesca.
5. Fuente de energía eléctrica de emergencia.
6. Cuadros eléctricos.
7. Transformadores y convertidores.
8. Baterías.
9. Sistemas de arranque eléctrico de los motores principales y auxiliares.
10. Precauciones contra descargas eléctricas, incendios de origen eléctrico y otros riesgos del mismo tipo.
11. Instalaciones eléctricas en embarcaciones de L < 12 m.

1. Instalación eléctrica.

a) El proyecto y la construcción de las instalaciones eléctricas, serán tales que garanticen los servicios necesarios para mantener el buque en condiciones normales de funcionamiento y habitabilidad, sin necesidad de recurrir a una fuente de energía exterior.

b) El equipo eléctrico expuesto a la intemperie deberá estar debidamente protegido de la humedad, de la corrosión y del daño mecánico.

c) Se procurará evitar que las tuberías que transporten vapor o líquido, o sus bridas, sean instaladas sobre o en la proximidad de cuadros u otro equipo eléctrico.

d) Deberá revisarse periódicamente y mantenerse en un correcto estado de funcionamiento toda la instalación y el equipo eléctrico, especialmente los cuadros de distribución, fuentes de energía eléctrica principal y de emergencia, puestas a masa y cajas y soportes de fusibles.

A. Sistemas de distribución.

a) Se podrán utilizar los sistemas de distribución que se indican a continuación:

1.º) En corriente continua: sistemas de 2 conductores.
2.º) En corriente alterna:

– Sistemas trifásicos de 3 conductores con neutro aislado o a tierra.
– Sistemas monofásicos de 2 conductores, uno de los cuales puede estar conectado a tierra, sin retorno por el casco.
– Sistemas trifásicos de 4 conductores con neutro aislado o a tierra, sin retorno por el casco.

b) Los sistemas con neutro aislado dispondrán de un control continuo del nivel de aislamiento.

B. Tensiones nominales.

Las tensiones nominales en los bornes de los aparatos receptores no deberán sobrepasar los valores siguientes, salvo en instalaciones con una potencia de generación elevada que se considerarán individualmente:

a) Corriente continua:

1.º) Motores: 1000 V.
2.º) Aparatos de calefacción y electrodomésticos: 250 V.
3.º) Alumbrado y enchufes: 250 V.
4.º) Equipo transportable para trabajos en locales húmedos, cubiertas, etc.: 55 V.

b) Corriente alterna:

1.º) Motores y aparatos electrodomésticos instalados de forma inamovible que no puedan desenchufarse: 600 V.
2.º) Alumbrado y aparatos de calefacción montados de forma inamovible para que no puedan desenchufarse: 250 V.
3.º) Comunicaciones internas, control remoto, sistemas de vigilancia: 50 V.

C. Cables.

a) El tendido de cables estará separado de fuentes de calor, a menos que por su aislamiento y temperatura máxima de servicio se ajuste a las características ambientales del espacio.
b) El espesor y material del aislamiento de los cables estará de acuerdo con estándares reconocidos, en particular el estándar apropiado de la familia IEC, en lo referente a composición, características mecánicas y resistencia al fuego.
c) Para cables de 250 V y secciones de conductor de 2,5 mm^2 y menores, el espesor del aislamiento de compuestos de propileno no será inferior a 0,8 mm., para secciones mayores el espesor será 0,9 mm. El aislamiento de compuestos de polietileno tendrá un espesor de, al menos, 0,7 mm.
d) Para cables de 600/1000 V y secciones de conductor hasta 16 mm^2 el espesor del aislamiento de compuestos de propileno no será inferior a 1 mm., para secciones hasta 35 mm^2 el espesor será de 1,2 mm. El aislamiento de compuestos de polietileno tendrá un espesor de, al menos, 0,7 mm. para secciones hasta 16 mm^2 y de 0,9 mm^2 para secciones hasta 35 mm.
e) Los cables eléctricos aislados o con protección de PVC no se instalarán en espacios refrigerados y en cubierta solamente si van en tuberías sin juntas de expansión.
f) El aislamiento de caucho-silicona, debido a sus pobres características mecánicas, se utilizará únicamente para cables que deban soportar altas temperaturas.
g) Los cables tendidos por cubierta, en el parque de pesca o a través de espacios húmedos, armados o con protección metálica dispondrán de un aislamiento exterior contra la corrosión.
h) La sección de los conductores deberá ser suficiente para evitar que las altas temperaturas producidas por la corriente de cortocircuito dañen el aislamiento en los extremos del cable. Asimismo, la sección deberá cumplir las especificaciones del fabricante en cuanto a corrientes admisibles de cortocircuito.
i) Los cables de fuerza tendrán una temperatura de servicio en el conductor superior en 10º, como máximo, a la temperatura ambiente, sin embargo en cámara de máquinas no se instalarán cables con temperatura de servicio menor de 60º.

j) Los cables deberán estar marcados de manera indeleble en lugar visible, y deberán contener como mínimo información sobre: tipo o símbolo, nº de conductores o pares, sección, nombre del fabricante y fecha de fabricación.

k) La máxima intensidad de servicio de los cables eléctricos no será superior a la indicada en las tablas siguientes, debiendo tenerse en cuenta que la intensidad de servicio de los cables tendidos en el mismo haz se limitará a la clase del cable de menor temperatura.

Intensidades de servicio de los cables con temperatura en el conductor hasta 60°

Sección, mm^2	Intensidad (temperatura ambiente 45º) Amp.		
	1 conductor	2 conductores	3 o 4 conductores
1	8	7	6
1,5	12	10	8
2,5	17	14	12
4	22	19	15
6	29	25	20
10	40	34	28
16	54	46	38
25	71	60	50
35	87	74	61
50	105	89	74

Intensidades de servicio de los cables con temperatura en el conductor hasta 75°

Sección, mm^2	Intensidad (temperatura ambiente 45º) Amp.		
	1 conductor	2 conductores	3 o 4 conductores
1	13	11	9
1,5	17	14	12
2,5	24	20	17
4	32	27	22
6	41	35	29
10	57	48	40
16	76	65	53
25	100	85	70
35	125	106	88
50	150	128	105

Intensidades de servicio de los cables con temperatura en el conductor hasta 85°

Sección, mm^2	Intensidad (temperatura ambiente 45º) Amp.		
	1 conductor	2 conductores	3 o 4 conductores
1	16	14	11
1,5	20	17	14
2,5	28	24	20
4	38	32	27
6	48	41	34
10	67	57	47
16	90	77	63
25	120	102	84
35	145	123	102
50	180	153	126

Corrección de la intensidad de servicio por la temperatura ambiente

Clase de temperatura	temperatura ambiente			
	45°	50°	55°	60°
60º	1,00	0,82	–	–
75º	1,00	0,91	0,82	0,71
85º	1,00	0,0,94	0,87	0,79

La sección de los cables de alimentación no será inferior a la precisada según la demanda de carga determinada de acuerdo con la tabla siguiente:

Servicio	Demanda de carga
Cables de los generadores.	100% de la MCR de los motores o la potencia de sobrecarga.
Cables de alimentación de dos o más motores.	125% de la mayor potencia más el 100% de la potencia de los otros motores que puedan estar en operación simultáneamente más el 50% de la potencia de los circuitos de reserva.
Cables de alimentación de dos o más maquinillas, grúas, etc.	125% de la del mayor motor más el 50% de la suma de las potencias de los otros motores.
Equipo de cocina.	100% hasta los 50 k.o. instalados o la mitad de la potencia instalada si es mayor, más el 65% del resto de la potencia instalada, más el 50% de la de los circuitos de reserva.
Alumbrado.	100% de la carga conectada más un margen de reserva

2. Medidas de protección de los equipos eléctricos.

A. Protección contra cuerpos extraños y contra agua.

Los equipos eléctricos estarán protegidos de acuerdo con el estándar de la tabla siguiente, según el lugar en que estén instalados:

Situación		Equipo				
		cuadros	alumbrado	Generadores, motores, calentadores	enchufes, interruptores	indicadores, sensores, ...
Cámara de máquinas	sobre el piso	IP 22	IP 22	IP 22	IP 44	IP 44
	bajo el piso	–	IP 34	IP 44	–	IP 56
	local de control	IP 22	IP 22	IP 22	IP 22	IP 22
	Purificadoras	IP 44	IP 34	IP 44	IP 44	IP 44
Superestructuras, casetas, local del servo.		IP 22	IP 22	IP 22	IP 44	IP 44
Bodegas.		–	IP 55	IP 55	IP 55	IP 55
Parque de pesca.		IP 44	IP 34	IP 44	IP 44	IP 44
Cubierta a la intemperie.		–	IP 65	IP 65	IP 65	IP 65
Locales con bombonas, baterías, pinturas, etc.		–	Certificado seguro	Certificado seguro	Certificado seguro	Certificado seguro
Acomodación.		IP 20	IP 20	IP 20	IP 20	IP 22
Cocina, lavandería, etc.		IP 44	IP 34	IP 44	IP 44	IP 44

A. Protección contra tensiones peligrosas.

Los equipos eléctricos deberán construirse de forma que el usuario no pueda tocar o acercarse peligrosamente a las partes activas.

C. Espacios peligrosos.

Los equipos eléctricos que se vayan a instalar en áreas peligrosas deberán estar certificados como seguros por un organismo competente según Norma IEC o equivalente para las condiciones del lugar en que se dispongan; además la temperatura normal de trabajo del equipo no será superior a la de ignición de la atmósfera explosiva que pueda existir en el espacio.

3. Puesta a masa.

a) Las partes metálicas descubiertas e instaladas con carácter permanente, de máquinas o equipo eléctricos, no destinadas a conducir corriente pero que a causa de una derivación puedan conducirla, deberán estar puestas a masa, salvo que:

1.º) estén alimentadas a una tensión que no exceda de 50 voltios en corriente continua o alterna; o
2.º) estén construidas con aislamiento doble o reforzado

b) La puesta a masa podrá ser a través del contacto directo de los polines o carcasa del equipo o por otras conexiones que cumplan con los siguientes requisitos:

1.º) el conductor de masa será de cobre u otro material resistente a la corrosión y adecuadamente protegido contra daños mecánicos y corrosión galvánica.
2.º) la sección del conductor a masa no será menor que la requerida según la tabla «Conductores y tomas de tierra».
3.º) las partes metálicas de los dispositivos portátiles se pondrán a masa por medio de un conductor incorporado al cable o cordón flexible que cumpla con la tabla mencionada en el párrafo anterior y que se conecte a masa a través por ejemplo de la toma de corriente.
4.º) la cubierta de plomo de los cables nunca será el único medio disponible de puesta a masa.
5.º) los sistemas de distribución a tierra en los que la conexión a tierra no está normalmente en carga cumplirá también con estos requisitos excepto que no es de aplicación el límite superior de 64 mm^2. El sistema de puesta a tierra de este sistema será independiente de las tomas de tierra de otros elementos no conductores.
6.º) la conexión de un conductor de masa a la estructura del buque será accesible y por medio de un tornillo de latón u otro material resistente a la corrosión de un diámetro de al menos 6 mm. usado solo para este fin.

Conductores y tomas de tierra

<table>
<tr><th>Tipo de conexión a tierra</th><th>Sección del cable de suministro</th><th colspan="2">Mínima sección del conductor de tierra</th></tr>
<tr><td>En cable flexible</td><td>cualquiera</td><td colspan="2">la misma que la del cable de suministro hasta secciones de éste de 16 mm^2 y la mitad de la sección para valores superiores a 16 mm^2 pero al menos 16m m^2</td></tr>
<tr><td rowspan="6">Conductor a tierra incorporado en cable fijo</td><td rowspan="6">cualquiera</td><td colspan="2">para cables con conductor a tierra aislado:</td></tr>
<tr><td colspan="2">– igual a la de los conductores principales hasta 16 mm^2 pero al menos 1,5 mm^2; o</td></tr>
<tr><td colspan="2">– una sección no menor del 50% de la del conductor principal si esta es mayor de 16 mm^2, pero al menos 16 mm^2</td></tr>
<tr><td colspan="2">para cables con conductor de tierra no aislado en contacto directo con la cubierta de plomo:</td></tr>
<tr><td>sección conductor principal</td><td>conductor de tierra</td></tr>
<tr><td>1 a 2.5 mm^2</td><td>1 mm^2</td></tr>
<tr><td rowspan="3">Conexión a tierra fija e independiente</td><td>4 a 6 mm^2</td><td>1,5 mm^2</td></tr>
<tr><td>secc. ≤ 3 mm^2</td><td colspan="2">la misma que el conductor de suministro pero al menos 1,5 mm^2 para conductores trenzados de tomas de tierra o 3 mm^2 para no trenzados</td></tr>
<tr><td>3 < secc ≤ 125 mm^2</td><td colspan="2">la mitad de la sección del conductor de suministro pero mínimo 3 mm^2</td></tr>
<tr><td>secc. > 125 mm^2</td><td colspan="2">64 mm^2</td></tr>
</table>

4. Fuente de energía eléctrica principal para embarcaciones de pesca.

a) La fuente de energía eléctrica principal, cuando menos comprenderá dos grupos electrógenos, uno de los cuales podrá ser accionado por el motor principal. La energía generada por estos grupos será tal que aun cuando uno cualquiera de ellos se pare, esté asegurado el funcionamiento de los servicios esenciales para la propulsión y seguridad del

buque. Se podrán aceptar instalaciones distintas que tengan una capacidad eléctrica equivalente.

b) Cuando una parte esencial del sistema de alimentación exigido en este apartado esté constituida por transformadores, el sistema quedará dispuesto de modo que se asegure la continuidad de alimentación.

c) La disposición de la red principal de alumbrado será tal que si se produce un incendio u otro siniestro en el espacio en que está situada la fuente de energía eléctrica principal, incluidos los transformadores que pueda haber, no quede inutilizada la red de alumbrado de emergencia.

d) La disposición de la red de alumbrado de emergencia será tal que si se produce un incendio u otro siniestro en el espacio o espacios en que está situada la fuente de energía de emergencia, incluidos los transformadores que pueda haber, no quede inutilizada la red principal de alumbrado.

e) Las embarcaciones de pesca local dispondrán de instalaciones eléctricas con, al menos, un generador accionado por el motor principal capaz de suministrar la carga de servicio durante la operación de la embarcación y una batería de acumuladores con una capacidad suficiente para atender a esta misma carga durante 8 horas.

5. Fuente de energía eléctrica de emergencia.

(Este apartado es de aplicación a los buques nuevos únicamente)

a) Habrá una fuente autónoma de energía eléctrica de emergencia situada en una posición satisfactoria, fuera de los espacios de máquinas y dispuesta de modo que su funcionamiento esté asegurado en caso de avería, incendio u otras causas de fallo de las instalaciones eléctricas principales. Las embarcaciones que dispongan de baterías con la capacidad necesaria y que cumplan con lo prescrito en las letras b) a g) siguientes, según proceda, no requerirán otra fuente de energía eléctrica.

b) Habida cuenta de las corrientes de arranque y la naturaleza transitoria de ciertas cargas, la fuente de energía de emergencia tendrá capacidad para alimentar simultáneamente durante un mínimo de tres horas a:

1.º) la instalación radioeléctrica reglamentaria;

2.º) el equipo de comunicaciones interiores, los sistemas de detección de incendios, la lámpara de señales diurnas y las señales que puedan necesitarse en caso de emergencia;

3.º) las luces de navegación, si son exclusivamente eléctricas, y las luces de alumbrado de emergencia de los puestos de estiba y arriado de embarcaciones de supervivencia y del exterior del costado del buque, todos los pasillos, escaleras y salidas, los espacios de máquinas y donde se halle la fuente de energía eléctrica de emergencia, la caseta de gobierno y otros puestos de control, y los espacios de manipulación y elaboración del pescado.

4.º) la bomba contraincendios de emergencia si la hay.

c) La fuente de energía eléctrica de emergencia podrá ser un generador o una batería de acumuladores.

1.º) Si la fuente de emergencia es un generador, éste dispondrá de una alimentación independiente de combustible y de un sistema de arranque eficaz. A menos que el generador de emergencia tenga un segundo dispositivo de arranque independiente, la fuente única de energía acumulada estará protegida de modo que no pueda quedar completamente agotada por el sistema de arranque automático.

2.º) Cuando la fuente de energía eléctrica de emergencia sea una batería de acumuladores, ésta deberá contener la carga de emergencia sin necesidad de recarga, manteniendo una tensión que como máximo discrepe de la nominal en un 12 por ciento, en más o en menos, durante todo el periodo de descarga. Dado que falle la fuente de energía principal, esta batería de acumuladores quedará conectada automáticamente al cuadro de distribución de emergencia y sin interrupción pasará a alimentar como mínimo los servicios indicados en los puntos 1.º), 2.º), 3.º) y 4.º) de la letra b) anterior. El cuadro de distribución de emergencia irá provisto de un conmutador auxiliar que permita conectar la batería manualmente, dado que falle el sistema automático de conexión.

El cuadro de distribución de emergencia se instalará lo más cerca posible de la fuente de energía de emergencia. Cuando la fuente de energía de emergencia esté constituida por un generador, su cuadro de distribución estará situado en el mismo lugar, a menos que esto entorpezca el funcionamiento del cuadro. El cuadro de distribución principal y el cuadro de emergencia deberán estar instalados de tal forma que no puedan estar expuestos simultáneamente al agua o al fuego.

d) Toda batería de acumuladores irá situada en un espacio bien ventilado que no sea el espacio en que esté el cuadro de distribución de emergencia. En un lugar adecuado del cuadro de distribución principal o en la cámara de mando de máquinas se instalará un indicador que señale si la batería que constituye la fuente de energía de emergencia se está descargando. En condiciones normales de funcionamiento el cuadro de distribución de emergencia será alimentado desde el cuadro de distribución principal por un cable alimentador de interconexión protegido en el cuadro principal contra sobrecargas y cortocircuitos. La disposición del cuadro de distribución de emergencia será tal que, en el caso de que falle la fuente principal de energía se establezca automáticamente la conexión con la fuente de emergencia.

e) Deberá disponerse como equipo de carga de las baterías en los buques de pesca litoral, altura o gran altura, no menos de dos dínamos o dos alternadores, cada uno de ellos capaz de suministrar suficiente energía de reserva para la seguridad del buque y para mantener la recarga de las baterías. Las dínamos o alternadores podrán ser accionados por el motor principal, salvo en buques de pesca de altura o gran altura, en los que una de las dínamos o alternadores de recarga de baterías deberá ser accionada independientemente.

f) El generador de emergencia y su motor, así como cualquier batería de acumuladores que pueda haber, quedarán dispuestos de modo que funcionen a su plena potencia de régimen estando el buque adrizado o con un ángulo de balance de 22,5º como máximo a cualquiera de ambas bandas y simultáneamente con un ángulo de trimado de 7,5 grados como máximo hacia proa o hacia popa, o bien con una combinación cualquiera de ángulos de ambos tipos que no rebasen esos límites.

6. Cuadros eléctricos.

a) Los cuadros se colocarán en lugares accesibles y bien ventilados, libres de desprendimientos gaseosos o ácidos. Se dispondrán de forma que estén al abrigo de los choques y de todo incidente causado por agua, aceite, combustible líquido, vapor, etc.

b) Delante de los cuadros de distribución deberá dejarse un pasillo libre. Se dispondrán puertas de acceso que permitan su mantenimiento.

c) Se emplearán cuadros de distribución en que las partes descubiertas con corriente no estén situadas en el frente. Si hubiera en el cuadro partes con corriente adyacentes a un pasillo, se instalará un pasamanos aislado eléctricamente y se colocarán en el frente y en la parte superior palletes o enjaretados no conductores.

d) Los cuadros de distribución y de seccionamiento deberán estar adecuadamente cerrados.

e) Todas las cajas deberán construirse o estar revestidas de material no higroscópico y no inflamable, y ser de construcción robusta.

f) Todos los aparatos de medida y todos los circuitos de control deberán llevar letreros indelebles que los identifiquen de un modo claro. Todo fusible o interruptor automático llevará sujeto a él, o junto a él, un rótulo indeleble con las características de la corriente a plena carga del generador o cables a los que protege el fusible o interruptor automático de acuerdo con las especificaciones del fabricante. Los fusibles de hilo recambiable serán también marcados con rótulos que indiquen las características del elemento fusible.

7. Transformadores y convertidores.

a) Los transformadores y convertidores deberán disponerse en espacios bien ventilados y adecuadamente protegidos de contactos accidentales y daños mecánicos.

b) Los espacios que contengan transformadores o convertidores sumergidos en líquidos inflamables, aceite por ejemplo, deberán disponer de un sistema contraincendios.

8. Baterías.

a) En instalaciones con baterías de una capacidad total mayor de 1400 Ah, éstas deberán disponerse en locales independientes. Las baterías de capacidad total entre 400 y 1400 Ah. pueden disponerse en pañoles y las de capacidad total de 400 o menos Ah. pueden disponerse en cajas con tapas.

b) En caso de recarga de las baterías a bordo, los locales con baterías de una capacidad total mayor de 1400 Ah. deben disponer de ventilación mecánica independiente de al menos, 30 renovaciones por hora. El ventilador estará interconectado con el cargador de baterías de forma que esté en funcionamiento durante el periodo de carga o período de trabajo y hasta 30 minutos después de haber finalizado. La carga o funcionamiento de las baterías no podrá realizarse en caso de fallo del ventilador.

c) Otros locales de baterías diferentes de los indicados en el párrafo anterior dispondrán de una buena ventilación natural o ventilación mecánica.

d) La entrada de aire en la ventilación de los locales y pañoles de baterías se realizará por la parte inferior y la salida en aquellos pañoles y locales donde la capacidad total sea mayor de 400 Ah. se efectuará desde la parte alta del mismo y por conducto independiente directamente al exterior.

9. Sistemas de arranque eléctrico de los motores principales y auxiliares.

a) Cuando los motores principales sean de arranque eléctrico se deberán disponer dos grupos de baterías independientes. La capacidad conjunta de los dos grupos será suficiente para poder, sin recarga, realizar el número de arrancadas requerido.

b) Cuando los motores auxiliares sean de arranque eléctrico se deberán disponer dos grupos de baterías. Si se dispone de los grupos indicados en el párrafo anterior éstos pueden servir también para el arranque de los motores auxiliares siempre que ambos circuitos sean independientes. Si se dispone de un único motor auxiliar solo se requiere un grupo de baterías. La capacidad de los grupos de baterías debe ser suficiente para realizar, al menos, tres arrancadas sucesivas de cada motor.

c) Las baterías para el sistema de arranque de los motores de los buques de pesca de altura y gran altura se utilizarán exclusivamente para este fin y, sujeto a la aprobación de la Inspección marítima, para los servicios de control de los motores. Los buques de pesca litoral podrán utilizar la fuente de emergencia como uno de los grupos requeridos en los en las letras a) y b) anteriores si esta fuente dispone de una capacidad suficiente para atender este servicio.

10. Precauciones contra descargas eléctricas, incendios de origen eléctrico y otros riesgos del mismo tipo.

a) Las partes metálicas descubiertas, de máquinas o equipo eléctricos, deberán estar puestas a masa (al casco o placa de tierra), salvo que, estén alimentadas a una tensión que no exceda de 55 voltios en corriente continua o de un valor eficaz de 55 voltios entre los conductores o bien estén alimentadas a una tensión que no exceda de 250 voltios por transformadores aisladores de seguridad que alimenten un solo aparato, o que estén construidas de conformidad con el principio de aislamiento doble.

b) Cualquier equipo eléctrico portátil funcionará a una tensión que no presente riesgos; las partes metálicas descubiertas de dicho equipo no destinadas a estar sometidas a tensión pero que a causa de un defecto puedan estarlo, deberán ir puestas a masa.

c) No se hará uso del sistema de distribución con retorno por el casco para la conducción de fuerza ni para los servicios de calefacción o alumbrado en ningún buque.

d) Los circuitos estarán protegidos contra cortocircuitos en el lado del cuadro. Estarán asimismo protegidos contra sobrecargas. El amperaje o el reglaje apropiado del dispositivo de protección contra sobrecargas destinado a cada circuito estará permanentemente indicado en el punto en que vaya instalado dicho dispositivo.

e) Los circuitos de alumbrado o de fuerza que terminen en espacios en los que haya riesgos de incendio o de explosión estarán provistos de interruptores aisladores situados fuera de tales espacios. Los accesorios de alumbrado estarán dispuestos de modo que no se produzcan aumentos de temperatura que puedan deteriorar los cables y se evite el calentamiento excesivo del material circundante.

f) En los espacios en que quepa esperar la acumulación de mezclas gaseosas inflamables no se instalará ningún equipo eléctrico, incluidos los ventiladores de los conductos de extracción, a menos que cuando sea esencial para fines operacionales, sea de un tipo que no pueda inflamar la mezcla de que se trate y cuente con el certificado que permita utilizarlo sin riesgos en los ambientes de acumulación de vapores o gases susceptibles de producirse.

g) Los circuitos eléctricos que alimenten el sistema de gobierno, estarán protegidos contra cortocircuitos y tendrán alarma de sobrecargas.

12. Instalaciones eléctricas en embarcaciones de eslora (L) menor de 12 m.

a) El equipo eléctrico expuesto a la intemperie estará protegido tanto de la humedad y la corrosión como de los daños mecánicos.

b) Todas las partes metálicas descubiertas de máquinas o equipo eléctricos no destinados a conducir corriente, pero que a causa de una derivación puedan conducirla, deberán estar puestas a masa

c) Los accesorios de alumbrado estarán dispuestos de modo que no se produzcan aumentos de temperatura que puedan deteriorar los cables y se evite el calentamiento excesivo del material circundante.

d) Cuando exista la posibilidad de un riesgo de explosión en un espacio cualquiera o cerca de ese espacio, todo el equipo eléctrico y los accesorios correspondientes instalados en él serán de tipo antideflagrante, o bien intrínsecamente seguros.

e) Todos los circuitos deberán protegerse por fusibles o disyuntores, con excepción del circuito de arranque del motor y de los circuitos alimentados por baterías.

f) El revestimiento de los cables deberá resistir el agua de mar, los hidrocarburos y deberá ser de débil propagación de llama.

g) Las canalizaciones eléctricas deberán extra cuidadosamente aisladas, protegidas y fijadas con abrazaderas donde sea necesario, y no deberán pasar por los fondos o por lugares donde exista riesgo de inmersión, aunque sea temporal.

h) Los sistemas de cables y el equipo eléctrico irán instalados de modo que se eviten o se reduzca la interferencia con la recepción radioeléctrica.

i) Las conexiones de los cables deberán efectuarse mediante cajas de derivación o uniones de terminales aislados. No se permitirán los empalmes encintados.

Baterías de acumuladores.

a) Las baterías deberán estar colocadas en una caja estanca resistente que pueda recoger un derrame accidental y estarán sujetas de modo que se prevenga todo riesgo de suelta, cualquiera que sea el ángulo de escora del buque.

b) La caja de baterías de acumuladores deberá estar bien ventilada con salidas al aire libre, en la que los orificios exteriores estén protegidos contra las entradas de agua accidental.

c) Deberá instalarse un seccionados de baterías en cada polo, accesible y tan próximo a las baterías como sea posible; deberá permitir aislar toda la instalación.

d) Las baterías que se utilicen para el arranque del motor tendrán una capacidad suficiente para realizar seis arrancadas.

e) Se dispondrán medios para realizar la recarga continua de las baterías.

f) Las luces de fondeo, los dispositivos antirrobo y todos los dispositivos de seguridad utilizables fuera de los periodos de navegación, pueden ser alimentados aguas arriba del seccionador, es decir, entre éste y las baterías, pero teniendo fusibles separados.

ANEXO V

Prevención, detección y extinción de incendios y equipo contraincendios

Índice.

1. Prevención de incendios.
2. Protección estructural contraincendios - embarcaciones con casco construido de acero u otro material equivalente.

3. Protección estructural contraincendios - embarcaciones con casco construido con materiales compuestos.

4. Protección estructural contraincendios - embarcaciones con casco construido de madera.

5. Protección estructural contraincendios - consideraciones para todas las embarcaciones.

6. Sistemas de ventilación.

7. Medios de evacuación.

8. Sistemas fijos de detección de incendios y de alarma contraincendios.

9. Bombas contraincendios.

10. Colectores contraincendios.

11. Bocas contraincendios, mangueras y lanzas.

12. Extintores de incendios.

13. Equipos de bombero.

14. Limpieza.

15. Plano de lucha contraincendios.

16. Formación y entrenamiento de la tripulación.

17. Inspección y mantenimiento.

18. Prevención y extinción de incendios en embarcaciones de pesca de eslora (L) menor a 12 m.

1. Prevención de incendios.

a) No deben utilizarse pinturas, barnices u otras sustancias compuestos de nitrocelulosa u otros productos muy inflamables.

b) Los tapizados, cortinas y otras materias textiles colgados así como revestimientos de pisos, tendrán características de débil propagación de la llama, lo cual se determinará de conformidad con lo dispuesto en el código de procedimientos de ensayo de exposición al fuego.

c) Los radiadores eléctricos serán fijos y estarán construidos de manera que se reduzca al mínimo el peligro de incendio. Los elementos de los radiadores estarán protegidos de tal manera que se evite que puedan prenderles fuego a ropas, cortinas o materiales similares.

d) No se instalarán aparatos de gas de llama abierta, excepto cuando sean usados para hornillos de cocina o calentadores de agua. Siempre que sea factible, se usarán aparatos eléctricos en lugar de aparatos de gas.

e) Las botellas de gases comprimidos, licuados o disueltos irán claramente marcadas por medio de colores de identificación internacionalmente reconocidos, llevarán una inscripción de identificación, claramente legible, con el nombre y la fórmula química de su contenido, y estarán firmemente sujetas.

f) Las botellas que contengan gases inflamables, gases tóxicos u otros gases peligrosos y las botellas vacías se estibarán y se sujetarán firmemente en cubiertas al aire libre, y todas las válvulas, reguladores de presión y tuberías que salgan de las botellas irán protegidos contra posibles daños. Las botellas irán protegidas contra variaciones de temperatura, la radiación solar directa y la acumulación de nieve.

g) Los pañoles en que haya líquidos altamente inflamables, tales como pinturas volátiles, parafina, benzol, etc., sólo tendrán acceso directo desde las cubiertas expuestas. Si los mamparos límite de tales espacios limitan otros espacios cerrados deberán ser mamparos estancos al gas y adecuadamente aislados. Los espacios deberán tener ventilación separada de otros sistemas de ventilación, dispuesta a nivel alto y bajo, y las entradas o salidas de los ventiladores estarán instaladas en espacios seguros y provistas de apaga chispas.

h) Las cubiertas, mamparos o techos de la zona de alojamiento no formarán parte del contorno de un tanque de combustible, aceite u otro líquido inflamable.

i) Excepto aquellos necesarios para el servicio del local, no se permitirán cables ni aparellaje eléctrico en el interior de los locales utilizados para almacenar líquidos altamente inflamables o gases licuados. Cuando se instalen, estos accesorios eléctricos habrán de ser adecuados para su empleo en atmósferas inflamables. Cualquier fuente de calor deberá

estar alejada de estos espacios y se colocarán bien a la vista letreros de «Se prohíbe fumar» y «Prohibidas las llamas descubiertas».

2. Protección estructural contraincendios. Embarcaciones con casco construido de acero u otro material equivalente.

a) La superestructura, mamparos estructurales, cubiertas y casetas deberán ser también construidas de acero o de otro material equivalente.

b) Las cubiertas y los mamparos que separen los espacios de alojamiento, los de servicio, o los puestos de control, de los espacios de máquinas principales serán construidos con divisiones de Clase A-30.

c) Los mamparos de los pasillos de los espacios de alojamiento, distintos de los indicados en la letra b) anterior, serán divisiones de Clase B-0, que se extiendan de cubierta a cubierta.

d) Las aberturas en los mamparos y cubiertas de las divisiones citadas en las letras b) y c) anteriores serán las menos posibles y estarán provistas de puertas o dispositivos de cierre que provean una integridad al fuego equivalente a la de la división anexa.

e) Las escaleras interiores utilizadas para los espacios de máquinas, los de alojamiento, los de servicio o para los puestos de control serán de acero o de otro material equivalente.

f) Los mamparos y las cubiertas límite de los espacios en que haya alguna fuente de energía de emergencia y los mamparos y cubiertas situados entre cocinas, pañoles de pintura, pañoles de luces o cualesquiera pañoles que contengan cantidades considerables de materiales altamente inflamables, y los espacios de alojamiento y de servicio, o los puestos de control, estarán construidos con divisiones de Clase A-60 si el espacio no dispone de un sistema fijo de extinción de incendios, o A-30 si dispone de él. El resto de mamparos de los pañoles de pintura, pañoles de luces o cualesquiera pañoles que contengan cantidades considerables de materiales altamente inflamables, deberán ser construidos de acero o de otro material equivalente.

g) Se podrán aceptar divisiones de Clase B-15 entre una cocina y espacios de alojamiento o de servicio o puestos de control, cuando la cocina contenga únicamente hornos eléctricos, calentadores de agua también eléctricos y otros artefactos de caldeo eléctrico.

h) Los aislamientos contraincendios, o los térmicos, frigoríficos o acústicos, utilizados en los espacios de alojamiento, servicio, puestos de control o espacios de máquinas o calderas deberán ser incombustibles. Las superficies aislantes en el interior de los espacios de máquinas serán impermeables al petróleo o a los vapores del petróleo.

i) El aislamiento térmico de los compartimentos o bodegas de pescado refrigeradas, deberá ser incombustible a menos que las superficies expuestas sean protegidas por medio de un revestimiento bien ajustado.

j) Los materiales de los pisos de los espacios de alojamiento, de servicio o de los puestos de control serán de un tipo que no se inflame fácilmente.

k) Las pinturas, los barnices y otros productos de acabado utilizados en superficies interiores descubiertas serán de una calidad tal que no puedan producir cantidades excesivas de humo o de gases o vapores tóxicos.

3. Protección estructural contraincendios. Embarcaciones con casco construido con materiales compuestos.

(El contenido de este apartado se refiere a buques nuevos de eslora (L) igual o mayor a 15 m.).

a) Deberán ser construidas y aisladas para cumplir con los requisitos de la Clase B-15 o F las siguientes divisiones o estructuras:

1.º) las superficies internas de las cubiertas y los mamparos de separación entre los espacios de máquinas o guarda calores y los espacios: de alojamiento, de servicio y puestos de control.

2.º) los mamparos y cubiertas divisorias de los puestos de control y de los pasillos de los espacios de alojamiento o de servicio.

3.º) los mamparos de las cocinas adyacentes a espacios de alojamiento, de servicio o de puestos de control.

b) Además, los mamparos límite de las cámaras de máquinas, impedirán en la medida de lo posible el paso de humo.

c) Las aberturas en los mamparos y cubiertas serán las menos posibles y estarán provistas de puertas o dispositivos de cierre que provean una integridad al fuego equivalente a la de la división anexa, en la medida de lo posible.

d) Todas las superficies expuestas dentro de los espacios de alojamiento, de servicio, puestos de control o espacios de maquinaria, deberán tener la capa final hecha con una resina aprobada de características de débil propagación de llama, estar pintadas con pinturas de débil propagación de llama o estar protegidas con materiales no combustibles.

e) Son aplicables a estos buques, en la medida que sea posible, las letras h), i) y j) del epígrafe 2 de este anexo.

4. Protección estructural contraincendios en embarcaciones con casco construido de madera.

(El contenido en este apartado se aplicará únicamente a buques nuevos de eslora L igual o mayor a 15 m.).

a) Los guarda calores de los espacios de máquinas principales y los baos de soporte de la cubierta sobre el espacio de máquinas deberán ser de acero o de otro material equivalente, siempre que sea factible.

b) Los mamparos que separan los espacios de máquinas principales de los espacios de alojamiento, de servicio o de puestos de control serán construidos de acero o de otro material equivalente, o bien de divisiones de Clase B-15 o F. Tales mamparos límite y las puertas de acceso a los espacios de máquinas principales deberán ser estancas al humo y proveer una integridad al fuego equivalente a la de la división anexa, en la medida de lo posible. Las cubiertas que separen los espacios de máquinas principales de los espacios de alojamiento, de servicio o de puestos de control deberán proveer una integridad al fuego al menos de Clase B-15 o F.

c) La cubierta de un puente de gobierno o puesto de control que constituya la parte superior de un espacio de máquinas principales deberá ser construida de acero o de otro material equivalente.

d) La estructura de madera que sea adyacente a las cocinas u otros locales en los que existan aparatos para cocinar o calefactores, deberá ser convenientemente aislada.

e) Las aberturas en los mamparos y cubiertas serán las menores posibles y estarán provistas de puertas o dispositivos de cierre que provean una integridad al fuego equivalente a la de la división anexa, en la medida de lo posible.

f) Las escaleras o escalas que sean medios de evacuación de espacios bajo cubierta, deberán ser de acero.

g) Las tuberías de exhaustación, conductos y equipos que sean susceptibles de alcanzar temperaturas que supongan un riesgo de incendio deberán ser adecuadamente dispuestas y aisladas.

h) Son aplicables a estos buques, en la medida de lo posible, las letras h), i), y j) del epígrafe número 2 de este anexo.

5. Protección estructural contraincendios. Consideraciones para todas las embarcaciones.

a) Cuando las divisiones de Clase «A», «B» o «F' estén perforadas para dar paso a cables eléctricos, tuberías, troncos, conductos, etc., o para acoplar bocas de ventilación, aparatos de alumbrado y dispositivos análogos, se tomarán las medidas necesarias para que no disminuya la resistencia al fuego de esas divisiones.

b) Las superficies aislantes en el interior de los espacios de máquinas serán impermeables al gas oil o a sus vapores.

c) Los imbornales, descargas de costado y demás orificios de descarga situados debajo de la cubierta de trabajo, y donde la destrucción del material podría crear en caso de incendio un peligro de inundación, deberán ser construidos de acero o de otro material equivalente.

6. Sistemas de ventilación.

a) Se proveerán medios para detener los ventiladores y para cerrar las aberturas principales de los sistemas de ventilación desde fuera de los espacios a los que den servicio.

b) Se proveerán medios para cerrar desde un lugar seguro los espacios anulares que circunden chimeneas.

c) Se podrá autorizar aberturas de ventilación en la parte inferior de las puertas de los mamparos de pasillo, pero no en las puertas de cierre de escaleras o de troncos de escalera. Dichas aberturas se practicarán únicamente en la mitad inferior de la puerta. Las aberturas de las puertas llevarán una rejilla de material incombustible.

d) Los conductos de ventilación de los espacios de máquinas principales no podrán pasar a través de espacios de alojamiento o de servicio ni puestos de control, salvo en el caso de que los conductos sean de acero y estén dispuestos y aislados de modo que se preserve la integridad de las divisiones que atraviesen.

e) Los conductos de ventilación de los espacios de alojamiento, servicio o puestos de control no podrán pasar a través de los espacios de máquinas principales salvo en el caso de que los conductos sean de acero y estén dispuestos y aislados de modo que se preserve la integridad de la divisiones que atraviesen.

f) Los sistemas de ventilación de los espacios de máquinas, serán independientes de otros sistemas de ventilación.

g) El sistema de extracción de aire de la cocina, cuando exista, estará provisto de bandejas de recogida de grasa de fácil extracción y limpieza. Los conductos de ventilación que atraviesen espacios de alojamientos, servicio o puestos de control, serán construidos de acero y con una integridad al fuego de clase A-30.

h) En los pañoles que contengan cantidades considerables de productos muy inflamables se dispondrán dispositivos de ventilación que sean independientes de los demás sistemas de ventilación. Se habilitará la ventilación en la parte alta y en la parte baja del espacio.

7. Medios de evacuación.

a) Las escaleras, escalas y pasillos que den acceso a los espacios de alojamiento y a otros a los que normalmente tenga acceso la tripulación, se instalarán de modo que sean medios rápidos de evacuación desde tales espacios hasta una cubierta o cubiertas desde las cuales puedan disponerse de los dispositivos de salvamento.

b) Se dispondrán, si es factible, dos medios de escape, tan separados como sea posible. Uno de ellos puede ser la vía de acceso normal, desde todos los espacios de acomodación o trabajo en cualquier cubierta o nivel del buque, excepto en las bodegas de pescado.

c) Siempre que sea factible y practicable, los medios de acceso normal a los espacios por debajo de la cubierta de trabajo se dispondrán de modo que sea posible alcanzar la cubierta o cubiertas expuestas sin atravesar locales que contengan una posible fuente o riesgo de incendio.

d) El segundo medio de escape puede ser a través de ventanas, portillos o escotillas que preferiblemente den a la cubierta expuesta. Las dimensiones mínimas de los mismos serán de 600 por 600 mm de luz en las ventanas y escotillas. Cuando los portillos o ventanas sean del tipo fijo o no practicable, aquellos deberán tener estibados en sus proximidades un martillo o piqueta capaz de romper el cristal. Cuando el portillo o ventana abra sobre una cubierta u otra construcción del buque a una altura superior a los 2 metros, deberán disponerse por el exterior de apoyapiés y asideros para que las personas puedan alcanzar un lugar seguro del buque.

e) Los medios de cierre de las aberturas que formen parte de una ruta de escape deberán ser accionables desde ambos lados.

f) Existirán al menos dos medios de evacuación desde los espacios de las máquinas principales tan separados como sea posible, salvo cuando lo reducido del espacio de máquinas lo convierta en innecesario por la cercanía de ambas salidas. Si se usan escaleras, como parte de estos medios de evacuación, serán construidas de acero.

g) Los medios de acceso normal a los espacios del buque se dispondrán y diseñarán de modo que no impidan o dificulten el acceso de la tripulación a esos espacios con el equipo de la lucha contraincendios.

h) Las vías y salidas de emergencia deberán señalizarse obligatoriamente según lo prescrito en el Real Decreto 485/1997, de 14 de abril, por el que se establecen las disposiciones mínimas en materia de seguridad y salud en el trabajo.

8. Sistemas fijos de detección, alarma y extinción de incendios en cámara de máquinas.

(Será de aplicación a buques nuevos de eslora igual o mayor a 15 m. y a los ya existentes de eslora igual o mayor a 18 m.).

a) Deberán estar equipados con dispositivos adecuados de lucha contraincendios y, si fuere necesario, con detectores de incendios y sistemas de alarma.

1.º) Los trabajadores deberán conocer el emplazamiento de los dispositivos de lucha contraincendios, saber cómo funcionan y cómo deben utilizarse.
2.º) Antes de cualquier salida del buque del puerto deberá comprobarse que los extintores y demás equipos portátiles de lucha contraincendios se encuentran a bordo.
3.º) Los dispositivos manuales de lucha contraincendios deberán ser de fácil acceso y manipulación y deberán señalizarse conforme al Real Decreto 485/1997. Dicha señalización deberá fijarse en los lugares adecuados y ser duradera.
4.º) Los sistemas de detección de incendios y de alarma contraincendios deberán probarse regularmente y mantenerse en buen estado.
5.º) Los ejercicios de lucha contraincendios deberán efectuarse periódicamente.

b) Cada grupo de detectores contará con los medios necesarios para dar automáticamente una señal de alarma visual y acústica en uno o más indicadores, si un detector entra en acción. Estos indicadores estarán centralizados y darán la alarma en la caseta de gobierno.
c) Los detectores estarán instalados en posiciones elevadas, debidamente protegidas contra golpes y posibles daños. Irán situados en puntos despejados, lejos de baos o de otros elementos que puedan dificultar la llegada de los gases calientes o del humo al elemento sensible del detector.
d) Se instalará por lo menos un detector en cada uno de los espacios que se considere necesario proteger y no menos de uno por cada 37 m^2 aproximadamente de superficie de cubierta. En los espacios grandes los detectores estarán distribuidos según una configuración regular, de manera que ninguno de ellos diste más de 9 m de otro ni más de 4,5 m de un mamparo.
e) El equipo eléctrico que se emplee para hacer funcionar el sistema de alarma y detección de incendios tendrá al menos dos fuentes de energía, una de las cuales lo será de emergencia.
f) Si el sistema fijo de extinción en cámara de máquinas es por agua, se dispondrá de un arranque de la bomba o del dispositivo de impulsión desde fuera del espacio a proteger:

1.º) estará dotado de boquillas aspersoras de un tipo aprobado, según anexo 1 del Real Decreto 809/1999.
2.º) el número y la disposición de las boquillas serán suficientes para asegurar la distribución eficaz del agua a una razón media de por lo menos 5 l. / m^2 por minuto, en el espacio protegido. Se instalarán boquillas dominando los puntos en que existan riesgos concretos de incendios en el espacio de máquinas.
3.º) el sistema podrá estar dividido en secciones, cuyas válvulas de distribución cabrá manejar desde puntos de fácil acceso situados fuera de los espacios que se desee proteger
4.º) la bomba o dispositivo de impulsión, alimentará simultáneamente a la presión necesaria, todas las secciones del sistema en la cámara de máquinas. La bomba y sus mandos estarán instalados fuera del espacio protegido.
5.º) la bomba podrá estar accionada por un motor independiente de combustión interna, pero si su funcionamiento depende de la energía suministrada por el generador de emergencia, dicho generador podrá arrancar automáticamente si falla la energía principal, de modo que se disponga en el acto de la energía necesaria para la bomba prescrita.
6.º) se tomarán precauciones para evitar que las boquillas se obturen con las impurezas del agua o por corrosión de las tuberías, toberas, válvulas y bombas.

g) Si el sistema fijo de extinción en cámara de máquinas es por CO_2:

1.º) la cantidad de anhídrido carbónico disponible será suficiente para dar un volumen mínimo de gas libre que cuando menos sea igual al mayor de los siguientes volúmenes:

– el 40% del volumen bruto del espacio de máquinas protegido, excluido el volumen de la parte del guardacalor que quede encima del nivel en que el área horizontal del guardacalor sea igual o inferior al 40 por ciento del área horizontal del espacio considerado, medida a la distancia media entre la parte superior del tanque y la parte más baja del guardacalor, o

– el 35 % del volumen total del espacio de máquinas protegido, comprendido el guardacalor.

2.º) a los efectos del presente apartado, el volumen de anhídrido carbónico libre se calculará a razón de 0,56 metros cúbicos por kilogramo

3.º) el sistema de tuberías fijo será tal que en no más de 2 minutos se pueda descargar el 85 por ciento del gas dentro del espacio considerado.

4.º) se instalarán dos mandos separados para la descarga de anhídrido carbónico en la cámara de máquinas para garantizar la activación de la alarma. Un mando se utilizará para descargar el gas de las botellas. El segundo mando se utilizará para abrir la válvula de las tuberías que conduzcan el gas hacia el espacio protegido.

5.º) los dos mandos estarán situados dentro de una caja de descarga exterior al espacio de máquinas. Si la caja que contiene los mandos debe estar cerrada con llave, ésta se dejará en un receptáculo con tapa de vidrio rompible, colocado de manera bien visible junto a la caja.

6.º) el espacio en que se encuentren las baterías de CO_2 estará bien dispuesto respecto a su acceso y equipo de ventilación y comunicación. Se adoptarán medidas de seguridad por lo que respecta a la instalación, marcado, llenado y ensayo de los cilindros, tuberías y conexiones de CO_2 y respecto al equipo de control y alarma de dicha instalación.

9. Bombas contraincendios.

a) Se deberá instalar, al menos, una bomba contraincendios principal. No obstante, según la zona en que el buque realice sus operaciones, se podrá prescribir además una bomba de emergencia. La bomba principal deberá ser capaz de lanzar un chorro de agua desde cualquier boca, manguera o lanza de contraincendios del buque y podrá ser una bomba motorizada independiente de la máquina principal o una bomba motorizada accionada por la máquina principal si ésta puede ser desembragada fácilmente del eje de cola o la hélice es de paso variable.

b) La bomba de emergencia puede ser una bomba accionada por un motor diesel y provista de un suministro de combustible líquido independiente y la necesaria reserva de combustible líquido. La bomba contraincendios portátil de emergencia, si existe, será sometida a prueba con una periodicidad mensual, y en un lugar próximo a la bomba se colocarán las herramientas necesarias para el arranque, aspiración, conexión de las mangueras, etc. Las bombas que requieran cebado estarán provistas de una chimenea y una válvula de cierre. Si la bomba de emergencia es de accionamiento eléctrico su fuente de energía será independiente de las instalaciones en el espacio de máquinas.

c) Las bombas sanitarias, las de sentina, las de lastre, las de servicios generales y cualesquiera otras, podrán ser utilizadas como bombas contraincendios si satisfacen lo prescrito en el presente anexo y su empleo no afecta a la capacidad necesaria para efectuar el achique de sentinas. Las bombas contraincendios irán conectadas de manera que no se las pueda utilizar para bombear combustible ni otros líquidos inflamables.

d) Las bombas contraincendios prescritas deberán estar provistas, estando en funcionamiento las dos bocas de incendios más alejadas de la bomba, de una manguera de una sola pieza con una lanza aspersora de 12 mm, y podrán mantener una presión de 0,25 N/mm^2 como mínimo en las dos bocas.

e) Las bombas portátiles deberán mantener una presión en la boca contraincendios de 0,25 N/mm^2 como mínimo.

f) La capacidad total mínima en m^3 /h de la bomba principal contraincendios motorizada deberá ser igual al menos a:

$$Q = \left(0{,}15\sqrt{L(B+D)} + 2{,}25\right)^2$$

Estando L, B y D expresados en metros. Para la aplicación de esta fórmula, D es el puntal a la cubierta de trabajo.

g) Si se instalan dos bombas motorizadas independientes, cualquiera de ellas tendrá una capacidad no inferior al 40 por ciento del caudal prescrito en el párrafo anterior.

h) Sin embargo, la capacidad total de una bomba contraincendios no tiene que exceder 30 m^3 /hora.

i) Las bombas contraincendios, incluidas las de emergencia, no estarán ubicadas o estibadas a proa del mamparo de pique de proa o de su extensión.

j) Las válvulas de toma de mar de las bombas contraincendios y otras válvulas necesarias estarán ubicadas de manera que, si se declara un incendio en un lugar distinto a la cámara donde se encuentra la bomba, no impedirá el uso de ésta.

10. Colectores contraincendios.

a) Cuando sean necesarias varias bocas de incendio para alimentar el número de chorros requeridos en el apartado siguiente, se instalará un colector contraincendios.

b) No se emplearán para los colectores contraincendios materiales que el calor inutilice fácilmente, a no ser que estén convenientemente protegidos.

c) Los colectores contraincendios no tendrán más conexiones que las requeridas para combatir incendios, aparte de las necesarias para lavar la cubierta y las cadenas de anclas.

d) En los casos en que los colectores contraincendios no sean de purga automática, se instalarán grifos de purga adecuados cuando haya riesgo de helada.

11. Bocas contraincendios, mangueras y lanzas.

a) Las bocas contraincendios estarán situadas de modo que permitan conectar fácil y rápidamente las mangueras contraincendios y dirigir un chorro de agua, por una manguera de una sola pieza, a cualquier parte del buque normalmente accesible a la tripulación en el curso de la navegación, y a cualquier pañol o bodega cuando estén vacíos.

b) Los buques deberán ir provistos como mínimo de una boca contraincendios que cumpla los requisitos del punto anterior.

c) Además de la boca especificada en el punto anterior, todos los espacios de máquinas principales estarán provistos al menos de una boca contraincendios con su manguera. Esta boca contraincendios estará situada fuera del espacio a proteger y cerca de la entrada de éste. Si la disposición del buque lo permite la boca de contraincendios del punto anterior puede también cumplir con este requerimiento; sin embargo debe preverse la posibilidad de que una boca quede inutilizada en situaciones de emergencia

d) Para cada boca contraincendios habrá una manguera. Además los buques de pesca de altura o gran altura deberán ir provistos de una manguera de respeto.

e) La longitud de las mangueras de una sola pieza no excederá de 15 m.

f) Salvo cuando las mangueras vayan permanentemente unidas al colector contraincendios, todos los acoplamientos y lanzas de manguera serán completamente intercambiables.

g) Las mangueras serán de materiales aprobados. Cada manguera estará provista de una boquilla de doble efecto. Las mangueras contraincendios, así como los accesorios y herramientas necesarias, se mantendrán listos para uso inmediato y colocados en lugares bien visibles, cerca de las conexiones o bocas contraincendios.

h) Se instalará un grifo o una válvula por cada manguera contraincendios, de modo que en pleno funcionamiento de las bombas contraincendios, quepa desconectar cualquiera de las mangueras.

i) Las lanzas serán adecuadas para la capacidad de descarga de las bombas contraincendios instaladas, y en todo caso su diámetro no será de menos de 12 milímetros.

j) Todas las lanzas serán de un tipo aprobado de doble efecto, es decir de aspersión y chorro, y llevarán dispositivos de cierre.

k) No se emplearán para las bocas contraincendios materiales que el calor inutilice fácilmente.

12. Extintores de incendios.

(Este epígrafe será de aplicación a las embarcaciones nuevas y existentes).

a) Los extintores fijos y portátiles de incendios serán de un tipo aprobado según la Resolución de la Organización Marítima Internacional (OMI) A.951(23)

1.º) Extintores portátiles son aquellos cuyo peso, cargados, no excede de 25 Kg., siendo fácilmente maniobrables y transportados a mano. Estarán provistos de soporte adecuado para su estiba y llevarán asideros para su fácil manejo.

2.º) Extintores no portátiles son aquellos cuyo peso excede de 25 Kg., siendo el peso de la carga inferior a 100 Kg. y para su transporte deberán ir dotados de ruedas o sobre un carrito con ruedas de goma maciza; irán provistos de una manguera acoplada al cuerpo del extintor, y su extremo libre deberá ir provisto de un difusor apropiado.

b) Al menos uno de los extintores portátiles destinados a ser utilizados en un espacio determinado estará situado cerca de la entrada a dicho espacio.

c) Los extintores portátiles requeridos para los buques a los que se aplica esta Orden deberán tener las siguientes capacidades:

d) Si son de anhídrido carbónico, no menos de 3,5 kg.

e) Si son de polvo seco, no menos de 4,5 kg.

f) Si son de otros tipos, deberán tener una capacidad equivalente de extinción a los extintores portátiles de espuma de 9 litros.

g) En los buques de pesca de altura y gran altura, los extintores de incendios que pueden recargarse a bordo, dispondrán al menos una carga de reserva por cada extintor prescrito y en el caso de los extintores de incendios que no pueden recargarse a bordo, habrá al menos uno de reserva por cada cuatro extintores de incendios. Los extintores de reserva estarán distribuidos por todo el buque.

h) Los extintores de incendios serán sometidos a inspecciones periódicas por un agente mantenedor establecido en la Comunidad Autónoma donde opera la embarcación pesquera o donde ha sido construida, según se establece en el Real Decreto 1942/1993, de 5 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de instalaciones de protección contraincendios La inspección marítima verificará únicamente las fechas de caducidad de aquellas inspecciones y el estado general exterior del extintor.

i) Uno de cada tipo de los extintores portátiles, tanto los espacios de alojamiento como de los espacios de máquinas, será sometido a prueba en sucesivos ejercicios de lucha contraincendios.

j) En todas las embarcaciones de eslora (L) mayor o igual a 12 m. habrá al menos tres extintores portátiles de incendios distribuidos: uno en el puente de gobierno, otro cerca del acceso a la cocina y el último en los espacios de alojamiento en cada cubierta. En los espacios de máquinas habrá al menos dos extintores portátiles con una capacidad equivalente a de polvo seco de 4,5 kg., y cuando dichas cámaras contengan máquinas de potencia igual o superior a 250 Kw., habrá al menos tres de estos extintores. Uno de ellos estará situado cerca de la entrada de la cámara.

13. Equipos de bombero.

(Será de aplicación a las embarcaciones nuevas y existentes)

a) Los buques de pesca de altura o gran altura con más de una cubierta completa dispondrán de un equipo de bombero constando de indumentaria protectora, casco, guantes, botas, linterna y aparato respiratorio.

b) El resto de embarcaciones de eslora igual o mayor de 12 m. dispondrán al menos, de un hacha de bombero y tres baldes contraincendios, dos de ellos con rabiza.

14. Limpieza.

(Será de aplicación a las embarcaciones nuevas y existentes).

a) En los espacios de máquinas habrá recipientes para los desechos combustibles. Estos recipientes serán de acero y llevarán tapas de acero ajustadas, serán estancos y susceptibles de soportar las condiciones ambientales.

b) La superficie de los suelos, mamparos y techos de los locales, deberán ser tales que permitan limpiarse para lograr condiciones de higiene y seguridad adecuadas.

c) El armador o el patrón del buque, tomarán las medidas para garantizar la limpieza periódica de las embarcaciones, y del conjunto de sus instalaciones y dispositivos, de forma que se mantengan las condiciones adecuadas de higiene y seguridad.

15. Plano de lucha contraincendios.

(Será de aplicación a las embarcaciones nuevas y existentes).

Los pesqueros de altura y gran altura tendrán expuesto de forma permanente en el puente un plano de lucha contraincendios que indique claramente todos los elementos a bordo.

16. Formación y entrenamiento de la tripulación.

(Será de aplicación a las embarcaciones nuevas y existentes de eslora (L) mayor o igual a 12 m.).

a) El patrón del buque deberá asegurarse que la tripulación conoce el emplazamiento de los dispositivos y medios de contraincendios con los que está provisto el buque, sabe como funcionan y está convenientemente entrenada en su uso.

b) Se deberá convocar a los tripulantes, en el puerto o en la mar a fin de realizar un ejercicio de lucha contraincendios, a intervalos que no excedan de dos meses.

c) Todos estos ejercicios deberán ser anotados en el Diario de Navegación. En caso de que no puedan ser realizados se deberá dejar constancia de las circunstancias que lo impidieron.

d) En el caso de que el buque lleve un Cuadro de Obligaciones y Consignas para casos de emergencia, tal como se especifica en el epígrafe 14 del anexo VI, entre estas últimas deberá tenerse en cuenta el incendio.

17. Inspección y mantenimiento.

(Será de aplicación a las embarcaciones nuevas y existentes).

a) Antes de que el buque salga de puerto y en todo momento durante el viaje, todos los dispositivos de prevención, protección y lucha contraincendios deberán encontrarse en su lugar, mantenerse en perfecto estado de funcionamiento y estar preparados para su uso inmediato en todo momento.

b) Antes de la salida del buque del puerto deberá comprobarse que los extintores y demás equipos portátiles de lucha contraincendios se encuentran a bordo.

c) Se deberán realizar inspecciones oculares de los equipos de contraincendios, aprovechando los ejercicios de lucha contraincendios

d) Los dispositivos de contraincendios deberán señalizarse reglamentariamente.

e) Los pesqueros de altura y gran altura, además, dispondrán de instrucciones relativas al mantenimiento y al funcionamiento del equipo y a las instalaciones que haya a bordo para combatir y contener incendios que se conservarán, encuadernadas juntas y listas para ser utilizadas, en un sitio accesible.

18. Prevención y extinción de incendios en embarcaciones de pesca de eslora (L) menor de 12 m.

(Este epígrafe será de aplicación a las embarcaciones nuevas y existentes).

a) Todas las partes de la instalación propulsora a temperatura elevada, deberán estar eficazmente protegidas contra las proyecciones o derrames de combustible o de aceites hidráulicos.

b) La ventilación del compartimento de motores deberá ser eficaz y evitar la formación de bolsas de vapores combustibles.

A. Medios de extinción de incendios en la cámara de motores.

a) Los buques con cubierta parcial, y cuyo casco esté construido de materiales combustibles tales como madera, materiales compuestos, PRFV o construidos de materiales de bajo punto de fusión tales como aleaciones de aluminio, deberán instalar, en los

compartimentos que contengan motores propulsores de combustión interna una instalación fija de extinción de incendios.

b) Podrán usarse para esta instalación los extintores portátiles reglamentarios provistos de válvulas de descarga y tubería distribuidora.

B. Bombas contraincendios.

En las embarcaciones de eslora total inferior a 12 metros la bomba contraincendios podrá ser reemplazada por un extintor de polvo seco de 4,5 Kg. o extintor equivalente.

C. Extintores portátiles de incendios.

a) En todas las embarcaciones con cubierta parcial o con cubierta corrida completa, se instalará al menos un extintor portátil de incendios con una capacidad equivalente a 4,5 Kg. de polvo seco.

b) Adicionalmente en todas las embarcaciones con motores de combustión interna, se instalarán extintores portátiles apropiados para incendios de combustible líquido de capacidad equivalente a 4,5 Kg. de polvo seco de acuerdo con el baremo siguiente:

c) Si la potencia instalada es inferior a 100 Kw. como mínimo 1 extintor.

d) Si la potencia instalada es igual o superior a 100 Kw., pero inferior a 200, como mínimo 2 extintores.

e) Si la potencia instalada es igual o mayor a 200 Kw., como mínimo 3 extintores.

D. Baldes contraincendios.

Las embarcaciones menores de 12 m. llevarán, al menos, un balde con rabiza.

ANEXO VI

Dispositivos de salvamento y protección de la tripulación

Índice.

1. Aprobación de los dispositivos de salvamento.
2. Balsas salvavidas.
3. Instrucciones de funcionamiento.
4. Embarcaciones de superviven.
5. Disponibilidad y estiba de las balsas.
6. Aros salvavidas.
7. Chalecos salvavidas.
8. Estiba de los aros y chalecos salvavidas.
9. Trajes de inmersión.
10. Aparatos lanzacabos.
11. Señales de socorro.
12. Estiba de las señales de socorro pirotécnicas.
13. Alarma general de emergencia.
14. Cuadro de obligaciones y consignas para casos de emergencia.
15. Formación y entrenamiento de la tripulación.
16. Inspección y mantenimiento de los dispositivos de salvamento.
17. Amuradas, barandillas y otros dispositivos de protección.
18. Escaleras y escalas.

(Las disposiciones de este anexo serán de aplicación a los buques nuevos y existentes).

1. Aprobación de los dispositivos de salvamento.

a) Los dispositivos de salvamento cumplirán con lo dispuesto en el Código Internacional de dispositivos de salvamento (código IDS), con las salvedades indicadas en este anexo referentes a las balsas y chalecos salvavidas.

b) El número, tipo, características y disposición de los elementos y medios de salvamento, se instalarán conforme a las prescripciones de este presente anexo. No podrá modificarse ninguno de los elementos, su cantidad a bordo o su disposición sin la aprobación

previa de la Administración marítima. Se mantendrá una copia del plano de situación de los dispositivos de salvamento a bordo en todos aquellos buques de eslora igual o mayor de 12 m.

2. Balsas salvavidas.

a) Las balsas salvavidas de los pesqueros de gran altura, altura y litoral deberán ajustarse a lo dispuesto en el Código Internacional de dispositivos de salvamento (código IDS), con la salvedad que podrán aceptarse balsas con una capacidad mínima de 4 personas siempre que el número de personas a bordo lo justifique.

b) Las balsas salvavidas reglamentarias de los pesqueros de pesca local podrán alternativamente cumplir con estándares reconocidos internacionales satisfactorios tales como la familia ISO.

c) Las balsas de los buques de pesca de altura y gran altura dispondrán de un equipo «SOLAS paquete Al». Las de pesca litoral dispondrán de un equipo «SOLAS paquete B».

3. Instrucciones de funcionamiento.

En las embarcaciones de supervivencia de los pesqueros de litoral, altura y gran altura y en sus proximidades, se pondrán señales que ilustren la finalidad de los mandos y el modo de funcionamiento del dispositivo de que se trate, contener las instrucciones o advertencias pertinentes y ser fácilmente visibles con alumbrado de emergencia, utilizando signos conformes con las recomendaciones de la OMI.

4. Embarcaciones de supervivencia.

a) Los buques de pesca litoral, altura y gran altura dispondrán de, al menos, dos balsas salvavidas con capacidad conjunta para dar cabida al 200% del número total de personas, como mínimo, que haya a bordo. El peso y estiba de las balsas serán tales que puedan ser fácilmente transferidas y lanzadas al agua desde una cualquiera de las bandas.

b) En el caso de que las balsas prescritas en el párrafo anterior no sean fácilmente transferibles a cualquiera de las bandas del buque, se dispondrán balsas adicionales para conseguir que aún cuando una cualquiera de las balsas salvavidas del buque se pierda o resulte inutilizada por cualquier causa, quede una disponible y en servicio con el fin de que la capacidad de las embarcaciones de supervivencia sea suficiente para el 100% de las personas a bordo en una cualquiera de las bandas del buque. No será necesario, sin embargo, que la capacidad total de las balsas a cada banda, sea superior al 150% de las personas a bordo.

c) Los buques de pesca local llevarán:

1.º) Una o más balsas salvavidas con capacidad conjunta para el 100% del número total de personas a bordo como mínimo, y podrán ser puestas a flote por cualquiera de las bandas.

2.º) Las balsas salvavidas de los buques y embarcaciones de pesca local según lo dispuesto en el apartado 2, podrán ser tales que cumplan el estándar ISO 9650 u otro equivalente.

3.º) La Capitanía Marítima podrá eximir de la necesidad de disponer de balsa salvavidas a aquellas embarcaciones de pesca local, cuando las circunstancias que concurran en cada caso, hagan aconsejable a su juicio, tal medida. En estos casos se harán constar en el certificado las limitaciones a la navegación consecuencia de tal exención.

5. Disponibilidad y estiba de las balsas salvavidas.

a) Las balsas irán estibadas, dentro de lo posible, en un emplazamiento seguro y protegido de la acción de las olas, y a resguardo de los daños que puedan ocasionar el fuego o explosiones. Deberán evitarse emplazamientos alejados de las bordas, o en cubiertas más elevadas o más bajas que los lugares de lanzamiento al mar, y que impliquen maniobras de traslado de balsas en sentido horizontal o incluso vertical.

b) Se deberán tomar medidas adecuadas para que las descargas de agua por las bordas no incidan sobre las balsas salvavidas.

c) No se autorizará la estiba de balsas salvavidas en el techo del puente o de una caseta, salvo que existan dispositivos adaptados que permitan salvar la distancia precisa

para el lanzamiento directo al mar de la balsa desde su posición de estiba. Tales dispositivos estarán proyectados para tener en cuenta un asiento de 10º y una escora de 20º.

d) El emplazamiento y estiba de la balsa será tal que, con solo dos tripulantes pueda ser liberada de su soporte, transportada al lugar de lanzamiento y lanzada al mar en menos de 5 minutos, encontrándose el buque en condiciones adversas de escora y asiento, esto es, un asiento de hasta 10º, por la popa o por la proa, combinado con una escora de no menos de 20º a la banda más desfavorable.

e) Una balsa será «fácilmente transferible a cualquier banda» del buque cuando:

1.º) pueda ser puesta a flote por una cualquiera de las bandas del buque cumpliendo el tiempo de 5 minutos especificado en el párrafo anterior;

2.º) el trayecto desde el lugar de estiba de la balsa hasta el puesto de puesta a flote, arriba mencionado, no atraviese espacios cerrados u otros que puedan resultar bloqueados en caso de accidente, por fuego, explosión, inundación, etc. que hagan en tal caso, imposible la transferencia;

3.º) el trayecto anterior esté convenientemente iluminado; y

4.º) el peso de la balsa en el lanzamiento (balsa, equipo completo y envuelta) sea menor de 185 kg.

f) Todas las balsas salvavidas de buques de pesca litoral, de altura y gran altura, deberán ser estibadas de forma que en caso de hundimiento rápido, sin tiempo para su puesta a flote por la tripulación, puedan:

1.º) flotar libremente,

2.º) inflarse automáticamente si son inflables y

3.º) separarse del buque, quedando a disposición de los supervivientes del accidente.

a) Para que se verifique la flotación libre, si la balsa va trincada deberá tener un dispositivo de destrinca hidrostática. No es necesario, sin embargo, que la balsa lleve unidades de destrinca hidrostática cuando su medio de sujeción no impide la flotación libre en caso de naufragio del buque.

b) Además, las balsas salvavidas se estibarán de manera que puedan soltarse a mano de sus mecanismos de sujeción.

c) En los buques deberá existir iluminación suficiente en la zona de estiba y de puesta a flote de las balsas salvavidas.

6. Aros salvavidas.

a) Se llevará a bordo como mínimo el siguiente número y tipo de aros salvavidas en las embarcaciones de pesca litoral, altura y gran altura:

1.º) Un aro salvavidas con luz de encendido automático, y

2.º) Un aro salvavidas con rabiza de 27,5 m

b) Todos los buques arrastreros de rampa a popa, independientemente de su eslora, irán provistos, además de lo anterior, de dos aros provistos de luces y estibados en la zona de la rampa, listos para ser inmediatamente lanzados al agua.

c) Las embarcaciones de pesca local, dispondrán como mínimo del siguiente número y tipo de aros salvavidas:

1.º) Embarcaciones de eslora igual o superior a 12 m. e inferior a 24 m.: un aro salvavidas con luz de encendido automático (si realiza navegación nocturna), y un aro salvavidas con rabiza de 27,5 m.

2.º) Las embarcaciones de eslora inferior a 12 m. llevarán un aro salvavidas con rabiza de 18 m.

d) Todos los aros a bordo cumplirán con lo dispuesto en el Real Decreto 809/1999.

7. Chalecos salvavidas.

a) Los chalecos salvavidas deberán ajustarse a lo dispuesto en el Real Decreto 809/1999, sin embargo los chalecos de los pesqueros de pesca local podrán alternativamente ajustarse a lo requerido por estándares internacionales satisfactorios tales como los de la familia ISO.

b) Para cada una de las personas que se encuentren a bordo, se llevará el correspondiente chaleco salvavidas para abandono de buque, salvo en las embarcaciones de eslora igual o menor de 12 m. en las que cada tripulante puede llevar uno de inflado automático.

c) Se dispondrán chalecos de respeto a razón de uno por cada 6 personas.

d) Los tripulantes de los buques pesqueros cuya actividad se realice sobre cubierta deberán llevar puesto un chaleco o dispositivo salvavidas de inflado automático, cuando el estado del mar o del viento así lo aconseje que, sin entorpecer sus movimientos, sea apto para mantenerlos a flote en caso de caída al agua.

e) Estos chalecos o dispositivos salvavidas serán de inflado automático y serán aprobados de acuerdo con lo prescrito en el Real Decreto 809/1999 o estándar internacional reconocido, y serán distintos a los exigidos en la normativa vigente sobre dispositivos de salvamento para abandono del buque, siempre que reúnan las condiciones de efectividad necesarias para el fin propuesto. Es responsabilidad del patrón el exigir el uso de estos chalecos cuando la situación así lo requiera.

8. Estiba de los aros y chalecos salvavidas.

a) En todos los buques los aros salvavidas serán estibados de modo que sean accesibles a todas las personas a bordo y puedan ser rápidamente lanzados. No podrán estar trincados.

b) Los chalecos salvavidas deberán guardarse en taquillas, cajas o armarios, claramente señalizados indicando su contenido, en lugares fácilmente accesibles y que no sean susceptibles de quedar aislados en caso de siniestro. En caso de que sean emplazados a la intemperie la caja donde se guarden deberá ser completamente estanca. Los chalecos para el personal de guardia se guardarán en el puente de gobierno y a la salida de las cámaras de máquinas, repartidos de modo apropiado.

9. Trajes de inmersión.

a) Los buques de pesca litoral dispondrán de al menos dos trajes de inmersión, salvo que de acuerdo con el tipo y área de operación del buque, la capitanía marítima no los juzgue necesarios.

b) Los buques de pesca de altura y gran altura que faenen en la zona periódica de invierno, según está definida en el Convenio Internacional de Líneas de Carga de 1966, dispondrán de uno de la talla adecuada para cada una de las personas que haya a bordo, los que operen en otras áreas dispondrán de, al menos, dos.

10. Aparatos lanzacabos.

a) Los buques pesqueros de altura y gran altura llevarán un aparato lanzacabos.

b) El aparato será capaz de lanzar un cabo a una distancia no inferior a 230 m. con precisión aceptable y llevará como mínimo cuatro cohetes y cuatro cabos.

c) Los cohetes, con los medios necesarios para su encendido, se guardarán en una caja hermética.

11. Señales de socorro.

Se llevarán a bordo las siguientes señales de socorro y de los tipos indicados:

Clase	Bengalas de mano	Cohetes lanzabengalas con paracaídas	Cohetes lanzabengalas	Señales fumígenas
Gran altura y Altura.		12		2
Litoral.	6	6		
Local.	3		3	

12. Estiba de las señales de socorro pirotécnicas.

a) Todas las señales pirotécnicas deberán guardarse en un estuche estanco, claramente marcado y estibadas preferiblemente en el puente de gobierno.

b) Las señales pirotécnicas caducadas deberán ser devueltas al proveedor o fabricante, quedando totalmente prohibido el mantenerlas a bordo más allá de la fecha de caducidad.

13. Alarma general de emergencia.

a) Los buques de pesca litoral, altura y gran altura dispondrán de un sistema de alarma general de emergencia que podrá dar una señal, constituida por siete o más pitadas cortas, seguidas de una pitada larga, del pito o la sirena del buque, y además por la señal que dé un timbre o un claxon eléctricos u otro sistema de alarma equivalente, alimentados por las fuentes de energía, principal y de emergencia.

b) En todo caso el buque podrá dar las señales de llamada y de emergencia con el pito, sirena o campana.

14. Cuadro de obligaciones y consignas para casos de emergencia.

a) Todas las embarcaciones con cinco o más tripulantes a bordo dispondrán de un cuadro de obligaciones para situaciones de emergencia.

b) Su contenido incluirá, al menos:

1.º) el cierre de las puertas estancas, puertas contraincendios, válvulas, imbornales, portillos, lumbreras y otras aberturas análogas de la embarcación.

2.º) la colocación del equipo en las embarcaciones de supervivencia y demás dispositivos de salvamento;

3.º) la preparación y la puesta a flote de las embarcaciones de supervivencia;

4.º) la preparación general de los otros dispositivos de salvamento;

5.º) el empleo del equipo de comunicaciones y

6.º) la composición de las cuadrillas de lucha contraincendios.

a) Este cuadro se exhibirá en lugares visibles, al menos en el comedor de la tripulación y en el puente de gobierno.

b) El cuadro deberá ser revisado cada vez que se produzcan cambios en las instrucciones.

c) El contenido del cuadro de obligaciones se ajustará a las características y a la operación del buque.

15. Formación y entrenamiento de la tripulación.

a) Las instrucciones relativas a las balsas de salvamento y a la puesta de los chalecos, así como información sobre métodos de supervivencia, deberán ser expuestos en términos de fácil comprensión y en forma de ilustraciones, fotos o dibujos, en marcos apropiados, en los comedores y/o salas de recreo

b) El patrón del buque deberá asegurarse que la tripulación está convenientemente entrenada en el uso de los dispositivos de salvamento, y que sabe donde están estibados.

c) Cada mes se deberá convocar a los trabajadores en el puerto o en el mar a fin de realizar un ejercicio de salvamento. Dichos ejercicios deberán garantizar que las personas a bordo conozcan perfectamente las operaciones que deben efectuar con respecto al manejo y funcionamiento de todos los dispositivos de salvamento y de supervivencia y que se hayan ejercitado en los mismos.

d) Las personas a bordo deberán estar adiestrados en el uso de los aparatos radiotelefónicos y en la radiobaliza de localización de siniestros.

e) Se efectuarán las anotaciones reglamentarias en el diario de navegación de los ejercicios de abandono de buque y de contraincendios, asegurándose que el alcance de los mismos es el adecuado y de la familiarización de la tripulación con los dispositivos y sistemas del buque

f) Se dispondrá del manual de formación reglamentario; en los buques con una tripulación no superior a cinco personas incluirá, al menos, la información detallada sobre los siguientes aspectos:

1.º) el modo de ponerse los chalecos salvavidas y los trajes de inmersión, según proceda;

2.º) modo de embarcar en las embarcaciones de supervivencia y en los botes de rescate, ponerlos a flote y abrirlos del costado del buque;

3.º) modo de utilización de todo el equipo de supervivencia;
4.º) modo de utilización de todo el equipo de detección;
5.º) utilización de los dispositivos radioeléctricos de salvamento, con la ayuda de ilustraciones;
6.º) peligros de la exposición a la intemperie y necesidad de llevar prendas de abrigo;
7.º) mejor utilización posible de los medios provistos en las embarcaciones de supervivencia, con el fin de facilitar la supervivencia, y
8.º) todas las demás funciones que consten en el cuadro de obligaciones y consignas para casos de emergencia.

16. Inspección y mantenimiento de los dispositivos de salvamento.

(Los pesqueros de altura y gran altura deberán cumplir con lo dispuesto en este epígrafe; los de pesca litoral y local con las letras b) y d) recogidas a continuación).

a) Antes de que el buque salga de puerto y en todo momento durante el viaje, todos los dispositivos de salvamento habrán de estar en buenas condiciones de servicio y disponibles para utilización inmediata.
b) Mantenimiento:

1.º) Se dispondrá de instrucciones aprobadas por la Administración marítima para el mantenimiento a bordo de los dispositivos de salvamento, y se realizarán las operaciones de mantenimiento de acuerdo con ellas.
2.º) En lugar de las instrucciones prescritas en el apartado a), la Administración marítima podrá aceptar un programa de mantenimiento planificado.

c) En una inspección semanal se probará el sistema de alarma general de emergencia.
d) En una inspección cada dos meses se efectuará una comprobación de los dispositivos de salvamento, utilizando una lista de comprobación, a fin de verificar que están completos y en buen estado. En el diario de navegación se incluirá el informe correspondiente a la inspección.
e) El mantenimiento, mediante servicios periódicos, de las balsas salvavidas inflables y de los chalecos salvavidas inflables que serán revisados de acuerdo con lo siguiente:

1.º) en intervalos que no excedan de 12 meses; no obstante, en los casos en que parezca oportuno y razonable, la Administración marítima podrá ampliar este período a 17 meses, e incluso permitir, en los casos en que la naturaleza de las faenas de pesca dificulte este cumplimiento, que se amplíe a 24 meses el intervalo entre mantenimientos si se estima que tales dispositivos han sido fabricados e instalados de modo que puedan superar este plazo en buenas condiciones.
2.º) en una estación de servicio aprobada que sea competente para efectuar las operaciones de mantenimiento, tenga instalaciones de servicio apropiadas y utilice sólo personal debidamente capacitado[1].

f) El mantenimiento, mediante servicios periódicos, de los dispositivos de destrinca hidrostática. Las unidades desechables de destrinca hidrostática se sustituirán al finalizar su fecha de caducidad y si no son desechables, los dispositivos de destrinca hidrostática serán revisados:

1.º) a intervalos que no excedan de 12 meses; no obstante, en los casos en que parezca oportuno y razonable la Administración marítima podrá ampliar este período a 17 meses;
2.º) en una estación de servicio que sea competente para efectuar las operaciones de mantenimiento, tenga instalaciones de servicio apropiadas y utilice sólo personal debidamente capacitado[1].

[1] Véase la Recomendación sobre las condiciones para la aprobación de estaciones de servicio de balsas salvavidas infalibles, aprobada por la Organización mediante la resolución A.693(17).

17. Amuradas, barandillas y otros dispositivos protectores.

a) Se instalarán amuradas o barandillas eficaces en todas las partes expuestas de la cubierta de trabajo y en los techos de las superestructuras cuando éstos sirvan como plataformas de trabajo. La altura mínima de las amuradas o barandillas sobre cubierta será de 1 m.

b) La distancia vertical mínima que medie entre la máxima flotación de servicio y el punto más bajo del galón de las amuradas, o el borde de la cubierta de trabajo si hay barandillas instaladas será tal que asegure la protección adecuada de la tripulación contra el agua embarcada en cubierta. Todo ello habida cuenta de los estados de la mar y de las condiciones meteorológicas en que la embarcación tenga que faenar, la zona de operaciones, el tipo de embarcación y su método de pesca, a juicio de la Administración marítima.

c) El espacio libre que medie entre la barra inferior de las barandillas y la cubierta no excederá de 230 mm. Las otras barras no estarán separadas entre sí más de 380 mm, y la distancia entre candeleros no excederá de 1,5 m. En los buques con trancaniles redondeados los apoyos de las barandillas irán en la parte plana de la cubierta. Las barandillas carecerán de salientes, bordes y esquinas afilados y tendrán resistencia suficiente.

d) Se dispondrán medios tales como barandillas, andariveles, pasillos o corredores bajo cubierta, para proteger a la tripulación en sus desplazamientos entre los alojamientos, espacios de máquinas y demás lugares de trabajo. Se instalarán los necesarios pasamanos de mal tiempo en el exterior de todas las casetas y guardacalores para que la tripulación pueda pasar y trabajar con seguridad.

e) Los buques de arrastre por popa irán provistos de medios adecuados de protección, tales como portas, compuertas o redes en la parte alta de la rampa de popa, a la misma altura que las amuradas o las barandillas contiguas. Cuando dichos medios no estén en posición, se colocará una cadena u otro elemento protector a través de la rampa.

18. Escaleras y escalas.

a) Para la seguridad de la tripulación, se instalarán escaleras y escalas de tamaño y resistencia adecuados, con barandillas y peldaños antirresbaladizos, construidos de conformidad con las normas ISO correspondientes.

b) Todas las embarcaciones de pesca de L > 15 m. deberán llevar a bordo medios de acceso que se dispondrán en su lugar o se desplegarán, cuando el puerto no proporcione tales medios. Serán apropiadas para su uso, de tamaño y resistencia adecuados, y de construcción segura.

Estos medios de acceso a la embarcación podrán ser de uno de los dos tipos siguientes:

1.º) una plancha de desembarco, que si es de aleación de aluminio cumplirá las especificaciones de la norma ISO 7061 o similar, y si es de otros materiales, las partes que le puedan ser aplicables de la citada norma incluidas las pruebas y ensayos, o

2.º) una escala recta portátil, de un ancho libre mínimo de 380 mm, y provista, al menos en un lado, de candeleros y pasamanos fijos o de candeleros desmontables y pasamanos de cabo, de una altura de 1 metro y de longitud apropiada para que la inclinación máxima de la escala sea de 45º, extendiéndose su borde superior 900 mm al menos por encima de la superficie o nivel de desembarco al muelle y deberá amarrarse firmemente al buque.. No será necesario que la longitud de la escala sea superior a 4 m. Su resistencia será similar a la de una plancha de desembarco del tipo B de la norma ISO 7061 o similar.

c) La plancha de desembarco y la escala recta portátil antes mencionadas, se utilizarán para el acceso de barco a barco si están abarloados, cuando las condiciones sean favorables.

En la parte interior de las amuradas de las embarcaciones de L > 15 m., aproximadamente a mitad de su eslora, se instalarán peldaños separados verticalmente no más de 30 cm. con objeto de facilitar el acceso a la embarcación cuando esté abarloada a otra.

ANEXO VII

Seguridad de la navegación

Índice.

1. Puente de gobierno.

2. Aparatos náuticos.
3. Instrumentos y publicaciones náuticas.
4. Luces, marcas y señales acústicas.

1. Puente de gobierno.

(Será de aplicación a los buques nuevos).

a) La visibilidad desde el o los puestos de control del puente de gobierno deberá ser satisfactoria y cumplirá con los siguientes requisitos:

1.º) La vista de la superficie del mar desde el puesto de órdenes de maniobra no quedará oculta en más de tres veces la eslora en metros a proa de las amuras y a 10º a cada banda, con calados y trimados operacionales. La altura del nivel de los ojos a considerar al determinar la longitud oculta a proa será de 1.800 mm., salvo cuando la Administración marítima considere que esta altura no es razonable o factible, en cuyo caso podrá reducirse a 1.600 mm.

2.º) Ningún sector ciego debido al equipo de pesca, equipo de cubierta u otros fuera del puente, o a aparatos náuticos o de radiocomunicaciones instalados en el interior del mismo excederá de 10º, considerado el arco de 180º que se extiende a proa del través del buque. El arco total de los sectores ciegos, en los 180º antes indicados, no excederá de 20º. Los sectores visibles entre sectores ciegos serán de 5º como mínimo.

3.º) Los campos de visión de la superficie del mar y en horizontal requeridos en los puntos 1.º) y 2.º) anteriores, deberán ser los percibidos por la persona responsable de la maniobra del buque al moverse dentro de los siguientes límites:

– para un buque con solo un puesto de control, dentro de 1 m. a cada banda de la posición de control de maniobra;
– para un buque con dos puestos de control dentro del puente de gobierno o en los alerones, al moverse entre ambos puestos de control; y
– si el control es efectuado desde un puesto de control portátil desde cualquier lugar del puente, de banda a banda, limitado por la longitud del cable del puesto de control.

b) Además de lo especificado en el anexo 1, las ventanas del puente de gobierno deberán cumplir las siguientes requisitos:

1.º) Los refuerzos verticales entre las ventanas deberán ser del mínimo ancho posible compatible con la resistencia requerida y no se instalará ningún refuerzo inmediatamente a proa del puesto del timonel o del control de maniobra;

2°) La altura del borde inferior de las ventanas delanteras del puente de gobierno sobre el nivel de la cubierta será la mínima posible. El borde superior de las ventanas delanteras permitirá que un observador cuyos ojos estén a una altura de 1.800 mm. sobre el piso del puente tenga una vista clara a proa de 10º sobre la horizontal. Si se considera que la altura de 1.800 mm. no es factible o razonable podrá reducirla a 1.600 mm., siempre que se haga lo mismo al asegurar el cumplimiento de los requisitos de visibilidad a que se refiere la letra a) 1.º) 2.º) anteriores.

3.º) Para evitar en lo posible reflejos, las ventanas del puente estarán inclinadas con la parte superior hacia afuera un ángulo, respecto al plano vertical, de 10º a 25º.

4.º) No se permitirá el uso de cristales polarizados o ahumados, sino solamente cristal templado transparente, aunque podrán utilizarse pantallas portátiles parasoles de color. Una al menos de las ventanas, en los pesqueros de altura y gran altura, deberá estar provista de un vistaclara o dispositivo similar que permita una visión clara en todo momento independientemente de las condiciones meteorológicas. Los pesqueros de litoral dispondrán al menos de un limpiaparabrisas eficiente de uso fácil para la persona al timón.

2. Aparatos náuticos.

(Será de aplicación a todas las embarcaciones).

a) Compás: los buques contarán con un compás magnético debidamente ajustado, o cualquier otro medio independiente de cualquier suministro de corriente eléctrica, que permita determinar el rumbo y mostrar su lectura en el puesto del timonel. Las

embarcaciones de pesca litoral, altura y gran altura, estarán equipadas con un compás magnético standard, y contarán con su correspondiente tablilla de desvíos.

b) Otros equipos de ayuda a la navegación: los buques contarán con medios eficaces a juicio de la Administración marítima para:

1.º) determinar su posición
2.º) medir su velocidad y distancia a un punto dado, y
3.º) medir la profundidad de agua bajo la quilla

Las ayudas electrónicas a la navegación deberán probarse frecuentemente y mantenerse en buen estado. Deberán tener asegurado el suministro eléctrico.

3. Instrumentos y publicaciones náuticas.

(Será de aplicación a todas las embarcaciones).

Las cartas y publicaciones a bordo deberán ser las apropiadas para la zona de navegación en que opere el buque. Las cartas a bordo serán tales que deberán cumplir los siguientes requisitos:

a) Deben de tener escala y el suficiente detalle como para mostrar claramente:

1.º) todas las marcas de navegación que pueda utilizar el buque en su navegación por las aguas representadas en la carta
2.º) todos los peligros conocidos existentes en dichas aguas
3.º) cualquier información referente a dispositivos de separación de tráfico, canales con dos sentidos, rumbos recomendados, tráficos en aguas interiores o restringidas con sus profundidades, y zonas a evitar.

b) Deben estar publicadas por los organismos oficiales españoles o las autoridades de cualquier otro país que ejerzan oficialmente las mismas funciones siempre que las cartas tengan la misma escala y contengan un nivel de detalle equivalente.

c) Se podrá aceptar un sistema de información y visualización de cartas electrónicas (SIVCE) equivalente, en sustitución de lo contenido en los puntos anteriores.

4. Luces, marcas y señales acústicas.

a) Todos los buques de pesca irán provistos de las luces y marcas exigidas por el Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes en la Mar de 1972, definidas según su eslora y según la actividad que esté desarrollando el buque, así como de las señales acústicas y/o luminosas exigidas por el mismo.

b) Las luces serán eléctricas y accionadas a través de un cuadro de control instalado en el puente de gobierno, provisto de luces indicadoras, interruptores y alarmas. Irán instaladas de modo fijo sobre palos, nichos o postes.

c) Ningún buque deberá exhibir o mostrar otras luces o marcas distintas a las prescritas en el Convenio.

d) Los buques de eslora total igual o mayor a 12 metros irán dotados de una sirena de tipo aprobado y una campana. La campana tendrá un diámetro de, al menos, 200 mm.

e) Las señales a utilizar en caso de peligro o necesidad de ayuda deberán hacerse según lo dispuesto en el anexo IV del Convenio sobre el Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes en la Mar de 1972.

f) Se dispondrá a bordo de información adecuada para la correcta interpretación del Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes en la Mar de 1972.

ANEXO VIII

Prevención de la contaminación

Índice.

Parte A. Prevención de la contaminación por hidrocarburos.

1. Control de las descargas de hidrocarburos o de mezclas oleosas.

2. Métodos para prevenir la contaminación por hidrocarburos desde buques que operen en el Mediterráneo u otras zonas especiales.

3. Separación de los hidrocarburos y del agua de lastre y transporte de hidrocarburos en los piques de proa.

4. Tanques para residuos de mezclas oleosas.

5. Anotaciones en el Diario de Navegación.

Parte B. Prevención de la contaminación por las basuras de los buques.

6. Descarga de basuras fuera de las zonas especiales.

7. Eliminación de basuras en las zonas especiales.

8. Excepciones.

9. Planes de gestión de basuras.

Parte C. Prevención de la contaminación por las aguas sucias de los buques.

10. Vertidos de aguas sucias y contaminantes.

11. Sistemas de retención de instalaciones sanitarias.

12. Descarga de aguas sucias.

Parte D. Prevención de la contaminación atmosférica causada por las emisiones de óxidos de nitrógeno (NO_x) de los escapes de los motores diésel.

13. Aplicación.

14. Transformaciones y modificaciones.

15. Motores no autorizados.

Las embarcaciones pesqueras contempladas en este real decreto, cumplirán con las reglas del Convenio MARPOL en todo aquello que les sea de aplicación. Complementariamente y en lo que no esté expresamente regulado en el citado convenio, cumplirán con lo dispuesto en este anexo, que se interpretará teniendo en cuenta las definiciones que aparecen reflejadas en los distintos anexos al Convenio MARPOL.

Parte A. Prevención de la contaminación por hidrocarburos.

(Esta parte A se aplicará a todas las embarcaciones).

1. Control de las descargas de hidrocarburos o de mezclas oleosas.

Excepto en los casos expresamente autorizados en el Convenio MARPOL, estará prohibida toda descarga de hidrocarburos o de mezclas oleosas en el mar.

Las aguas de sentinas serán descargadas en tierra en una instalación de recepción conforme a lo dispuesto en el Real Decreto 1381/2002, de 20 de diciembre, sobre instalaciones portuarias de recepción de desechos generados por los buques y residuos de la carga.

2. Métodos para prevenir la contaminación por hidrocarburos por buques que operen en el mediterráneo u otras zonas especiales.

Estará prohibida toda descarga en el mar de hidrocarburos o de mezclas oleosas desde buques mientras se encuentren en una Zona Especial, salvo cuando se realicen de acuerdo con lo dispuesto en el Convenio MARPOL.

3. Separación de los hidrocarburos y del agua de lastre y transporte de hidrocarburos en los piques de proa.

Las embarcaciones de pesca no llevarán agua de lastre en ningún tanque de combustible líquido. Respecto al contenido de hidrocarburos en los piques de proa se aplicará lo estipulado en el epígrafe 1, letra e), del anexo 1 de este real decreto.

4. Tanques para residuos de hidrocarburos con mezclas oleosas.

a) Las embarcaciones eslora igual o mayor de 12 m., dispondrán de una capacidad de almacenamiento de mezclas oleosas suficiente para la duración prevista de las travesías más largas. Este tanque dispondrá de medios para saber el nivel de llenado.

b) En las embarcaciones nuevas, dichos tanques estarán proyectados y construidos de manera que se facilite su limpieza y la descarga de los residuos en las instalaciones de recepción. Las embarcaciones existentes cumplirán con esta prescripción en la medida que sea razonable y factible.

c) Las tuberías que acaben y empiecen en estos tanques no tendrán conexión directa al mar.

5. Anotaciones en el diario de navegación.

a) Las embarcaciones de pesca obligadas a descargar todas sus aguas contaminadas por residuos oleosos a instalaciones de recepción en tierra, deberán anotar en el Diario de Navegación las descargas efectuadas en estas instalaciones.

b) En el Diario de Navegación o en un Libro de Registro anexo al mismo, en su caso, se harán los asientos oportunos, tanque por tanque si procede, cada vez que se realicen a bordo las siguientes operaciones:

1.º) limpieza de los tanques de combustible líquido;

2.º) descarga de lastre contaminado o de aguas de limpieza de los tanques mencionados en el párrafo anterior;

3.º) recogida y eliminación de residuos de hidrocarburos (fangos y otros residuos de de hidrocarburos);

4.º) descarga en el mar u otro método de eliminación de aguas de sentina acumuladas en los espacios de máquinas.

c) En el caso de efectuarse alguna descarga de hidrocarburos o de mezclas oleosas o alguna otra descarga excepcional de hidrocarburos que no figuren entre las excepciones previstas en la regla 4 del anexo 1 del convenio MARPOL, se anotará el hecho explicando las circunstancias de la descarga y las razones de que ocurriera.

d) Cada una de las operaciones descritas en el punto 3, será inmediatamente anotada con sus pormenores de modo que consten todos los asientos correspondientes a dicha operación.

Parte B. Prevención de la contaminación por las basuras de los buques.

(Esta parte B se aplicará a todas las embarcaciones).

6. Descarga de basuras fuera de las zonas especiales.

a) Se prohíbe echar al mar toda materia plástica, incluidas, la cabullería y redes de pesca de fibras sintéticas y las bolsas de plástico para la basura.

b) las basuras se echarán tan lejos como sea posible de la tierra más próxima, prohibiéndose en todo caso hacerlo si la tierra más próxima se encuentra a menos de 25 millas marinas, cuando se trate de tablas y forros de estiba y materiales de embalaje que puedan flotar y 12 millas marinas, cuando se trate de basuras, incluidos productos de papel, trapos, vidrios, metales, botellas, loza doméstica y cualquier otro desecho de este tipo.

c) Cuando las basuras estén mezcladas con otros residuos para los que rijan distintas prescripciones de eliminación o descarga se aplicarán las prescripciones más rigurosas.

d) No se arrojará al mar ningún deshecho o basuras impregnadas de hidrocarburos o cualquier otra sustancia nociva líquida de las contempladas en el Anexo II del Convenio MARPOL, debiéndose depositar en un contenedor a bordo para su posterior entrega a una instalación de recepción autorizada en tierra.

7. Eliminación de basuras en las zonas especiales.

a) Se prohíbe echar al mar, en estas zonas, toda materia plástica, incluidas la cabullería y redes de pesca de fibras sintéticas y las bolsas de plástico para la basura y todas las demás basuras, incluidos productos de papel, trapos, vidrios, metales, botellas, loza doméstica, tablas y forros de estiba, y materiales de embalaje;

b) La evacuación en el mar de restos de comida se efectuará tan lejos como sea posible de la tierra más próxima, y en ningún caso a distancia menor de 12 millas marinas.

c) Cuando las basuras estén mezcladas con otros residuos para los que rijan distintas prescripciones de eliminación o descarga se aplicarán las prescripciones mas rigurosas.

d) No se arrojará al mar ningún deshecho o basuras impregnadas de hidrocarburos o cualquier otra sustancia nociva líquida de las contempladas en el anexo II del Convenio MARPOL, debiéndose depositar en un contenedor a bordo para su posterior entrega a una instalación de recepción autorizada en tierra.

8. Excepciones.

a) Los epígrafes 6 y 7 no se aplicarán:

1.º) al derrame de basuras resultantes de averías sufridas por un buque o por sus equipos siempre que antes y después de producirse la avería se hubieran tomado toda suerte de precauciones razonables para atajar o reducir a un mínimo tal derrame;

2.º) a la pérdida accidental de redes de pesca de fibras sintéticas, siempre que se hubieran tomado toda suerte de precauciones razonables para impedir tal pérdida.

b) En todos los casos previstos en el presente epígrafe se deberá probar la concurrencia de «fuerza mayor», realizando la oportuna anotación en el Diario de navegación, en la cual se expliquen las circunstancias que motivaron tales acciones y las precauciones adoptadas para evitar o minimizar la contaminación producida.

c) Si entre las basuras arrojadas hubiese objetos flotantes que pudieran constituir un riesgo o un obstáculo para la navegación, se dará aviso urgente a la Capitanía Marítima más próxima al objeto que ésta lo difunda en sus Boletines de avisos a los navegantes.

9. Planes de gestión de basuras.

a) En todo buque de eslora igual o superior a 12 m, se colocarán rótulos en los que se notifiquen a la tripulación las prescripciones sobre eliminación de basuras que figuran en el epígrafes 6 y 7, según proceda.

b) Todo buque con una tripulación de 15 personas o más tendrá un plan de gestión de basuras que la tripulación deberá cumplir y que incluirá procedimientos escritos para la recogida, el almacenamiento, el tratamiento y la evacuación de basuras, así como la manera de utilizar el equipo de a bordo.

c) También se designará en él a la persona encargada de su cumplimiento. Dicho plan se ajustará a las directrices establecidas en la resolución MEPC.71(38) de la OMI.

Parte C. Prevención de la contaminación por vertidos de aguas sucias y contaminantes.

(El contenido de esta Parte C, será aplicable a los buques nuevos y a las reformas y grandes reparaciones de los existentes).

10. Vertidos de aguas sucias y contaminantes.

Las embarcaciones estarán construidas y/o dotadas de modo que se evite que se produzcan vertidos accidentales de aguas sucias y contaminantes.

11. Sistemas de retención de instalaciones sanitarias.

a) Toda embarcación de pesca dotada de aseos deberá estar provista de depósitos de retención o instalaciones que tengan depósitos destinados a retener las aguas sucias generadas durante la permanencia de la embarcación en zonas para las que existan limitaciones del vertido de este tipo de aguas, y con capacidad suficiente para el número de personas a bordo. Los aseos con sistema de tanque de almacenamiento transportable son aceptables, si dichos tanques cumplen con lo dispuesto en ISO 8099.

b) Los depósitos fijos o instalaciones:

1.º) Estarán conectados con las descargas de los aseos instalados en la embarcación, con conexiones lo más cortas y directas que sea posible, y serán instalados en lugares accesibles. Dispondrán de medios de ventilación adecuados.

2.º) Dispondrán de medios para indicar que el contenido en aguas sucias almacenado supere los 3/4 de capacidad del depósito o instalación.

3.º) Su capacidad será suficiente para retener las aguas sucias generadas por el máximo número de personas autorizadas para la embarcación, durante al menos dos días a razón de 4 litros por persona y día.

c) La embarcación que disponga de depósitos instalados de forma permanente 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.

d) Además, los conductos destinados al vertido de residuos orgánicos humanos que atraviesen el casco dispondrán de válvulas que puedan cerrarse herméticamente para prevenir su apertura inadvertida o intencionada, tales como precintos o dispositivos mecánicos.

e) El cumplimiento de la norma ISO 8099, da presunción de conformidad con los requisitos exigidos a los sistemas de retención de instalaciones sanitarias.

12. Descarga de aguas sucias.

a) Está prohibida toda descarga de aguas sucias desde embarcaciones de pesca en las siguientes aguas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción:

1.º) zonas portuarias,
2.º) aguas protegidas y
3.º) otras zonas como rías, bahías y similares.

b) Se autoriza la descarga de aguas sucias por embarcaciones de pesca en otras aguas en las que España ejerza soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, siempre que se cumplan alguna de las siguientes condiciones:

1.º) que la embarcación efectúe la descarga a una distancia superior a 3 millas marinas de la tierra más próxima si las aguas sucias han sido previamente desmenuzadas y desinfectadas según las prescripciones de la letra e) del epígrafe 11, o a distancia mayor que 12 millas marinas, si no han sido previamente desmenuzadas ni desinfectadas. Las aguas sucias que hayan estado almacenadas en los tanques de retención no se descargarán instantáneamente, sino a un régimen moderado, hallándose la embarcación en ruta navegando a velocidad no menor que 4 nudos;

2.º) que la embarcación efectúe la descarga en aguas distintas de las señaladas en la letra a) de este epígrafe, utilizando una instalación a bordo para el tratamiento de las aguas sucias que cumpla las prescripciones de la letra e) del epígrafe 11, y que, además, el efluente no produzca sólidos flotantes visibles, ni ocasione decoloración, en las aguas circundantes;

3.º) cuando las aguas sucias estén mezcladas con residuos o aguas residuales para los que rijan prescripciones de descarga diferentes, se les aplicarán las prescripciones de descarga más rigurosas.

c) El apartado anterior no será de aplicación:

1.º) a la descarga de las aguas sucias de una embarcación cuando sea necesaria para proteger la seguridad de la embarcación y de las personas que lleve a bordo, o para salvar vidas en el mar.

2.º) a la descarga de aguas sucias resultantes de averías sufridas por una embarcación, o por sus equipos, siempre que antes y después de producirse la avería se hubieran tomado toda suerte de precauciones razonables para atajar o reducir a un mínimo tal descarga.

d) Las autoridades portuarias y/o marítimas están autorizadas a precintar, mientras la embarcación permanezca en las zonas portuarias o protegidas, aquellas conducciones por las que se pueda verter las aguas sucias directamente al mar o aquellas por las que se pueda vaciar el contenido del depósito de retención de aguas sucias al mar.

Tabla resumen

ZONA	OPCIÓN DE DESCARGA
Aguas portuarias. Zonas protegidas. Rias, Bahias, etc.	No se permite ninguna descarga, ni siquiera con tratamiento.
Hasta 3 millas.	Se permite con tratamiento.
	Ni solidos ni decoloración.

ZONA	OPCIÓN DE DESCARGA
Desde 3 millas hasta 12 millas.	Se permite desmenuzada y desinfectada.
	Para descargar el tanque, la velocidad de la embarcación debe ser superior a 4 nudos.
Más de 12 millas.	Se permite en cualquier condición.
	Para descargar el tanque, la velocidad de la embarcación debe ser superior a 4 nudos.

e) Si la embarcación está equipada con una instalación para desmenuzar y desinfectar las aguas sucias, esta instalación, para que pueda ser considerada válida en sustitución del depósito del epígrafe 11 anterior y/o para que puedan efectuarse las descargas previstas en la letra b) punto 1.º) de aquelepígrafe, debe haber sido aceptada en función de los procedimientos establecidos en normas de ensayo reconocidas internacionalmente.

f) Si la embarcación está equipada con una instalación para el tratamiento de las aguas sucias, esta instalación, para que pueda ser considerada válida en sustitución del depósito del epígrafe 11 anterior y/o para que puedan efectuarse las descargas previstas en el punto 2.b de aquel epígrafe debe haber sido certificada u homologada de acuerdo con los procedimientos establecidos en alguno de los siguientes instrumentos normativos:

1.º) Certificada de acuerdo con el procedimiento establecido por el Real Decreto 809/1999, de 14 de mayo.

2.º) Homologada por la Administración española de acuerdo con las normas y métodos de ensayo aprobados por la OMI, o a normas internacionales reconocidas.

3.º) Aceptada, en su caso, por la Administración española después de haber sido homologada o certificada por otras Administraciones.

Parte D. Prevención de la contaminación atmosférica causada por las emisiones de óxidos de nitrógeno (nos) de los escapes de los motores diesel

13. Aplicación.

a) Esta parte se aplicará:

1.º) a todo motor diesel con una potencia de salida superior a 130 kW, instalado a bordo de un buque construido el 1 de enero del año 2000 o posteriormente; y

2.º) a todo motor diesel con una potencia de salida superior a 130 kW, que haya sido objeto de una transformación importante el 1 de enero del año 2000 o posteriormente.

b) Esta parte no se aplicará:

1.º) a los motores diesel de emergencia, a los motores instalados a bordo de botes salvavidas ni a ningún dispositivo o equipo previsto para ser utilizado únicamente en caso de emergencia,

2.º) a los motores instalados a bordo de los pegueros que estén solamente dedicados a faenar dentro de las aguas sometidas a la soberanía o jurisdicción española y cuyo pabellón están autorizados a enarbolar, a condición de que tales motores estén sometidos a otra medida de control de los NO_x establecida por la Administración.

3.º) a las emisiones necesarias para proteger la seguridad del buque o salvar vidas en el mar;

4.º) a las emisiones resultantes de averías sufridas por un buque o por su equipo siempre que después de producirse la avería o de descubrirse la emisión se hayan tomado todas las precauciones razonables para prevenir o reducir al mínimo tal emisión; y salvo que el propietario o el capitán hayan actuado ya sea con la intención de causar la avería, o con imprudencia temeraria y a sabiendas de que probablemente se produciría una avería.

14. Transformaciones y modificaciones.

a) A los efectos de la presente regla, por «transformación » se entenderá la modificación de un motor mediante la cual:

1.º) se sustituye el motor por un motor nuevo construido el 1 de enero del año 2000 o posteriormente, o

2.º) se realiza una modificación sustancial del motor, según se define ésta en el Código Técnico sobre los NO_x, o

3.º) se aumenta la velocidad de régimen máxima continua del motor y de sus elementos auxiliares en más de un 10%.

b) Las emisiones de NO_x resultantes de las modificaciones a las que se hace referencia en el apartado a) del presente punto se documentarán de conformidad con lo dispuesto en el Código Técnico sobre los NO_x con miras a su aprobación por la Administración.

15. Motores no autorizados.

a) Se prohíbe el funcionamiento de todo motor diesel al que se aplique la presente regla, a menos que la cantidad de óxidos de nitrógeno (calculada en forma de emisión total ponderada de NO_2) emitidos por el motor se encuentre dentro de los límites que figuran a continuación:

17,0 gr/kWh	si n es inferior a 130 rpm.
45,0 * $n^{(-0,2)}$ gr/kWh	si n es igual o superior a 130 rpm pero inferior a 2000 rpm.
9,8 gr/kWh	si n es igual o superior a 2000 rpm.

donde n = velocidad de régimen del motor (revoluciones por minuto del cigüeñal).

b) Cuando se use combustible compuesto por mezclas de hidrocarburos derivados del refinado de petróleo, los procedimientos de ensayo y los métodos de medición se ajustarán a lo dispuesto en el Código Técnico sobre los NO., teniendo en cuenta los ciclos de ensayo y los factores de ponderación que se indican en el apéndice V del anexo VI del MARPOL

c) No obstante lo dispuesto anteriormente, se permite el funcionamiento de un motor diesel si:

1.º) El motor consta de un sistema de limpieza de los gases de escape, aprobado por la Administración de conformidad con lo dispuesto en el Código Técnico sobre los NO_x, destinado a reducir las emisiones de NO_x del buque a los límites especificados en el apartado a), como mínimo; o

2.º) Se utiliza cualquier otro método equivalente, aprobado por la Administración teniendo en cuenta las directrices pertinentes que elabore la OMI, con objeto de reducir las emisiones de NO_x del buque a los límites especificados en el presente epígrafe como mínimo.

ANEXO IX

Certificados

1. Certificado de Conformidad.
2. Reconocimiento Inicial.
3. Refrendo del Reconocimiento Intermedio.
4. Reconocimiento del Equipo Radioeléctrico.
5. Refrendo de los Reconocimientos Periódicos. Auto-certificación Anual.
6. Información Técnica para las embarcaciones de menos de 24 metros de eslora L.

ESPAÑA
Spain

Ministerio de Fomento
Dirección General de la Marina Mercante

CERTIFICADO DE CONFORMIDAD

El presente Certificado llevará como suplemento el documento de Información Técnica.

Para embarcaciones de pesca nueva / existente (1)

Expedido con arreglo a lo dispuesto en el Real Decreto 543/2007, de 27 de abril, por la 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).

Otorgado en virtud de la autoridad conferida por el Gobierno de **ESPAÑA**

por la **DIRECCION GENERAL DE LA MARINA MERCANTE.**

Datos de la embarcación :

NOMBRE DEL BUQUE		MMSI		PUERTO DE MATRICULA		ESLORA (L) (2)	
Clase	**Mat.casco**	**L TOTAL**	**Manga**	**Puntal**	**GT**	**TRB**	**C.Alt. o C. Con. Voltaje**
Motor Marca	**Motor Modelo**	**Motor Serie**	**Motor KW**	**Folio**	**Matrícula**		

Fecha del contrato de construcción o de transformación importante (3).

Fecha en que se colocó la quilla del buque o en que la construcción de este se hallaba en una fase equivalente, de conformidad con lo prescrito en el Real Decreto 543/2007, de 27 de abril.

Fecha de entrega, puesta en servicio como embarcación de pesca o en que concluyó una transformación importante (3).

(1) Táchese lo que no proceda
(2) Según se define en el Real Decreto 543/2007, de 27 de abril.
(3) Según se define en el articulado

Buque: _____ NIB:

ESPAÑA
Spain

Ministerio de Fomento
Dirección General de la Marina Mercante

RECONOCIMIENTO INICIAL

SE CERTIFICA que:

1 La embarcación ha sido sometida a reconocimiento conforme a lo dispuesto en 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).

El reconocimiento ha demostrado que:

1) La embarcación cumple íntegramente con lo prescrito en el Real Decreto 543/2007, de 27 de abril.
2) El calado máximo de servicio admisible correspondiente a cada una de las condiciones operacionales de este buque es de m.

2 Se ha expedido / No se ha expedido un certificado de exención.

El presente Certificado es válido hasta el día , a reserva de que se efectúen los reconocimientos de conformidad con lo dispuesto en el Real Decreto 543/2007, de 27 de abril.

Expedido en: , el de de

(Lugar y fecha de emisión del certificado)

Firma del funcionario autorizado para expedir el Certificado

(Sello o estampilla, según corresponda, de la autoridad expedidora)

Buque: _____ NIB: _____

ESPAÑA
Spain

Ministerio de Fomento
Dirección General de la Marina Mercante

REFRENDO DEL RECONOCIMIENTO INTERMEDIO

SE CERTIFICA que, en el reconocimiento efectuado de conformidad con 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), se ha comprobado que la embarcación cumple con las prescripciones pertinentes.

ANOTACIONES:

Firmado:

(firma del funcionario autorizado)

Lugar y fecha:

(Sello o estampilla de la autoridad)

Buque: _____ NIB: _____

ESPAÑA
Spain

Ministerio de Fomento
Dirección General de la Marina Mercante

RECONOCIMIENTO DEL EQUIPO RADIOELÉCTRICO

SE CERTIFICA que, en el reconocimiento efectuado de conformidad se ha comprobado que la embarcación cumple con las prescripciones pertinentes.

Reconocimiento intermedio del equipo radioeléctrico

Firmado:

(firma del funcionario autorizado)

Lugar y fecha:

(Sello o estampilla de la autoridad)

Buque: _____ *Número IMO:* _____

Buque: _____ NIB: _____

ESPAÑA
Spain

Ministerio de Fomento
Dirección General de la Marina Mercante

REFRENDO DE LOS RECONOCIMIENTOS PERIODICOS

AUTO-CERTIFICACION ANUAL

CERTIFICACION ANUAL SEGÚN EL REAL DECRETO 543/2007, DE 27 DE ABRIL POR EL QUE SE REGULA DETERMINAN LAS NORMAS DE SEGURIDAD Y PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN A CUMPLIR POR LOS BUQUES PESQUEROS MENORES DE 24 METROS DE ESLORA (L)

Tras la terminación satisfactoria de la comprobación anual – obligatoria en cada aniversario de caducidad del Certificado de Conformidad o cambio de propiedad del buque – el armador debe firmar la siguiente certificación:

Nombre del Armador ……..……..

Dirección del Armador ……..……..

……..……..

Nombre del buque ……..……..

NIB ……..…… Eslora total ……..……

Eslora L ……..…… Fecha del Certificado ……..……..

Matrícula ……..……. Modalidad de pesca ……..…….

DECLARACION

El abajo firmante declara que:

1. Todos los dispositivos a bordo de lucha contraincendios, salvavidas y equipo de seguridad a bordo, son los prescritos, han sido mantenidos adecuadamente y no ha expirado su fecha de caducidad
2. El equipo de Radiocomunicaciones funciona correctamente
3. El equipo de ayuda a la navegación, publicaciones naúticas, luces y señales acústicas, requeridas por 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), están a bordo y funcionan correctamente
4. No se ha efectuado ninguna alteración, ni ha sufrido daño o deterioro alguno, durante el servicio del buque, que afecte al cumplimiento de el Real Decreto.543/2007, o a la estabilidad del buque
5. Las escotillas y puertas estancas funcionan correctamente, y
6. El entrenamiento y certificación de la tripulación son los adecuados.

1ª Firma anual del armador …….. Fecha ……

2ª Firma anual del armador …….. Fecha ……

3ª Firma anual del armador …….. Fecha ……

4ª Firma anual del armador …….. Fecha ……

5ª Firma anual del armador …….. Fecha ……

Notas:

1. Este impreso debe mantenerse junto con el Certificado de Conformidad, para cualquier inspección subsiguiente.
2. La declaración incorrecta de cualquier dato, será sancionada de acuerdo con la Ley 27/1992, de Puertos del Estado y la Marina Mercante.

ESPAÑA
Spain

Ministerio de Fomento
Dirección General de la Marina Mercante

INFORMACION TECNICA PARA EMBARCACIONES DE MENOS DE 24 METROS DE ESLORA (L)

NUMERO:

Buque:					
Distintiva:	Matrícula:		Lista:	Folio:	NIB:
Grupo:	Clase:	GT:	NT:	TRB:	TRN:
Armador:					
Con domicilio en:					
Navegaciones autorizadas:					
Tripulación mínima de	Fecha de la resolución:		Nº máximo de personas		

En el ejercicio de las competencias que el Artículo 86.5 de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante asigna a la Administración Marítima en relación con la ordenación y ejecución de las inspecciones y controles técnicos, radioeléctricos, de seguridad y de prevención de la contaminación de todos los buques civiles españoles, en aplicación de lo dispuesto por los Convenios Internacionales de los cuales España es parte contratante y de las normas de la Unión Europea en materia de seguridad marítima aplicables a este buque, así como de lo dispuesto por el Reglamento de Inspección y Certificación de Buques Civiles aprobado por Real Decreto 1837/2000 de 10 de noviembre y demás normativa nacional vigente, especialmente lo dispuesto en 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)

SE CERTIFICA que el buque cuya identificación y descripción técnica figura en el presente documento, sus aparatos, elementos, materiales, equipos, su tripulación, procedimientos operativos que le son de aplicación y documentación preceptiva, han sido debidamente inspeccionados y encontrados aptos para prestar servicio, de acuerdo con su clasificación y para la navegación que se indica.

Este documento será considerado nulo cuando no se cumplan las prescripciones de la normativa vigente en materia de seguridad marítima y de prevención de la contaminación.

ESTA INFORMACION TECNICA NO TIENE CADUCIDAD, SALVO QUE SE EFECTUEN MODIFICACIONES AL CASCO, MAQUINARIA O EQUIPO DEL BUQUE.

En , a de de .

El funcionario autorizado,

Buque:	NIB:	2

CASCO:

Tipo de buque:			
Construido por:		En:	Año:
Material:	Eslora total:	Eslora L:	Eslora entre
Manga: Calado máximo de servicio admisible:	Puntal:	Puntal a la 2ª cubierta:	Calado de trazado a

ESPACIOS DE CARGA (BODEGA DE PESCA):

Denominación del espacio	Situación entre cuadernas	Apto para transportar	Volumen (m^3)

TANQUES:

Denominación	Situación entre cuadernas	Número de tanques iguales	Líquido	Volumen de cada uno (m^3)

ANCLAS Y CADENAS:

Tipo de ancla	Nº de anclas iguales	Peso (kg)	Material de la cadena	Diámetro (mm)	Longitud (m)

MOLINETES Y MAQUINILLAS:

Tipo y accionamiento	Número de maquinillas iguales	Potencia (kW)

CABLE DE REMOLQUE:

Material	Composición trenzado	Longitud (m)	Diámetro (mm)	Carga de rotura (kg)

ESTACHAS:

Material	Nº de estachas iguales	Composición trenzado	Longitud (m)	Diámetro (mm)	Carga de rotura (kg)

Buque:	NIB:	3

SERVOMOTOR:

Tipo	Nº de servomotores iguales	Accionamiento	Par	Potencia (kW)

MEDIOS DE CARGA , DESCARGA Y MANEJO DE ARTES:

Tipo	Nº elementos iguales	Accionamiento	Potencia (kW)	SWL (toneladas)	Angulo mínimo

MAQUINARIA PROPULSORA:

Tipo	Nº iguales	Marca	Modelo	Combustible	Nº serie	Potencia (kW)	Rpm

GRUPOS GENERADORES:

Grupo:		
Nº de grupos iguales:		
Accionamiento:		
Tipo de corriente:		
Tensión (V) / Frecuencia (Hz):		
Marca del accionamiento:		
Modelo del accionamiento:		
Potencia accionamiento (kW):		
Rpm del accionamiento:		
Marca del generador:		
Modelo del generador:		
Potencia del generador (kVA):		
Rpm del generador:		
Situación del grupo:		

BOMBAS:

Servicio	Nº bombas iguales	Tipo	Modelo	Potencia (kW)	Caudal (m^3/h)	Presión (kg/cm^2)

COMPRESORES:

Tipo	Nº de compresores iguales	Accionamiento	Potencia (kW)	Presión (kg/cm^2)

Buque:	NIB:	4

SEPARADORES:

Líquido	Número de separadores iguales	Capacidad (m^3/h)

EJES DE COLA:

Tipo	Nº de ejes iguales	Material	Diámetro (mm)

MAQUINARIA E INSTALACION FRIGORIFICA:

Refrigerante primario:			Sistema de refrigeración:	
Bombas de circulación:	Nº	Marca/ Tipo	Presión (kg/cm^2)	Caudal (m^3/h)
Bombas de salmuera:	Nº	Marca/ Tipo		
Compresores:	Nº	Marca/ Tipo		Presión (kg/cm^2)
Condensadores:	Nº	Marca/ Tipo	Capacidad (t)	Potencia (kW)
Evaporadores:	Nº	Marca/ Tipo	Capacidad (t)	Potencia (kW)
Ventiladores				
Aparatos registradores de temperatura en bodegas:		Nº	Marca/Tipo	
Aparatos registradores de humedad en bodegas:		Nº	Marca/Tipo	
Cámaras frigoríficas:	Número	Volumen (m^3)		Temperatura (ºC)
	Número	Volumen (m^3)		Temperatura (ºC)
	Número	Volumen (m^3)		Temperatura (ºC)
Material de aislamiento de las cámaras:				
Instalación congeladora:			Capacidad (Frigorías / hora):	

Buque:	NIB:	5

ESPACIOS DE MAQUINAS SIN DOTACION PERMANENTE:

El buque **CUMPLE / NO CUMPLE** las prescripciones relativas a espacios de máquinas sin dotación permanente del anexo III, de Real Decreto 543/2007, de 27 de abril por el que se determinan las normas de seguridad y prevención de la contaminación a cumplir por los buques pesqueros menores de de 24 metros de eslora (L). Si durante cualquiera de los reconocimientos prescritos se observaran deficiencias importantes en los elementos que afectan a esta parte, se practicará la oportuna anotación en el presente documento y el buque no se hará a la mar sin aumentar su tripulación mínima de seguridad en los siguientes tripulantes:

Titulación mínima	Cargo	Número de tripulantes

	Si	No	N/A
1. PRECAUCIONES CONTRAINCENDIOS			
¿Se considera necesario un sistema de detección de incendios?	☐	☐	☐
2. PROTECCIÓN CONTRA LA INUNDACIÓN			
2.1 ¿Existe alarma por alto nivel de líquidos en sentinas?	☐	☐	☐
2.2 Capacidad de los pozos de sentinas (m^3):	☐	☐	☐
2.3 ¿Pueden arrancar automáticamente las bombas de sentinas?	☐	☐	☐
En caso afirmativo:			
2.3.1 ¿Existe indicación de llegada excesiva de líquidos?	☐	☐	☐
2.3.2 ¿Existe indicación de funcionamiento excesivo del sistema de achique?	☐	☐	☐
Capacidad de las bombas de achique (m^3/h):			
2.6 ¿Se ha prestado especial atención para prevenir la contaminación cuando las bombas de sentinas se controlan automáticamente?	☐	☐	☐
2.7 ¿Se considera adecuado el emplazamiento de los mandos de las válvulas de fondo, de descargas al costado por debajo de la flotación y sistemas de inyección de sentinas?	☐	☐	☐
3. MANDO DE LAS MAQUINAS PROPULSORAS DESDE EL PUENTE.			
3.1 ¿Son controlables desde el puente, en cualquier condición de navegación, la velocidad, el sentido del empuje y, si procede, el paso de la hélice?	☐	☐	☐
En caso afirmativo:			
3.1.1 ¿Existe un sólo dispositivo de mando para cada una de las hélices independientes, incluyendo prevención de sobrecarga de la maquinaria?	☐	☐	☐
3.1.2 ¿Existe un dispositivo de parada de emergencia de las máquinas propulsoras, accionable desde el puente, independiente del sistema de mando?	☐	☐	☐

Buque:	NIB:	6

ESPACIOS DE MAQUINAS SIN DOTACION PERMANENTE (CONTINUACION):

	Si	No	N/A
3.2 ¿Puede ejercerse únicamente desde un emplazamiento cada vez el telemando de las máquinas propulsoras?	☐	☐	☐
3.2.1 En todos los emplazamientos hay un indicador que muestra desde donde se gobiernan las máquinas:			
3.2.2 La transferencia del mando entre puente y máquinas sólo se puede realizar desde el puesto de control de máquinas:	☐	☐	☐
3.2.3 ¿Se incluyen medios que eviten que cambie considerablemente el empuje al producirse la transferencia de mando entre emplazamientos?	☐	☐	☐
3.3 ¿Existe la posibilidad de gobierno local de las máquinas esenciales en el caso de fallo del sistema de mando automático o telemando?	☐	☐	☐
3.4 ¿Existe una alarma por fallo del sistema automático de telemando?	☐	☐	☐
3.4.1 ¿Se mantienen tras el fallo la velocidad y el sentido del empuje preestablecidos?	☐	☐	☐
3.5 Indicadores en el puente:			
3.5.1 Velocidad y sentido de giro de la hélice en el caso de palas fijas, o	☐	☐	☐
3.5.2 Velocidad de giro de la hélice y grado de avance de las palas (si procede):	☐	☐	☐
3.6 ¿Existe una alarma por baja presión de aire de arranque?	☐	☐	☐
3.6.1 Tras producirse la alarma, sin previo relleno de aire, ¿Se consigue el arranque de las máquinas propulsoras?	☐	☐	☐
4. COMUNICACIONES.			
4.1 ¿Existen medios de comunicación oral entre puestos de control de máquinas, puente y alojamientos (camarotes, cámaras, etc.)?	☐	☐	☐
5. SISTEMAS DE ALARMA.			
Incluir adjunto el documento visado por la inspección sobre todas las alarmas instaladas en la embarcación, de acuerdo con las prescripciones del anexo III			
6. SISTEMA DE SEGURIDAD			
6.1 ¿Existe un sistema que provoque la parada automática de la parte afectada de las máquinas o calderas cuando se tiene un fallo constitutivo de peligro inmediato?	☐	☐	☐
6.2 ¿Se produce la parada automática del sistema propulsor SOLO en caso de que pudieran sobrevenir daños graves, avería total o explosión?	☐	☐	☐
6.3 ¿Existen dispositivos para neutralizar la parada automática de las máquinas principales?	☐	☐	☐
En caso afirmativo, ¿Puede evitarse la operación inadvertida de tales dispositivos?	☐	☐	☐
7. OBSERVACIONES			
	☐	☐	☐
	☐	☐	☐
	☐	☐	☐
	☐	☐	☐

Buque:	NIB:	7

EQUIPO CONTRAINCENDIOS:

Bombas contraincendios: Véase el apartado “BOMBAS” en el presente documento.

SISTEMAS DE DETECCION DE INCENDIOS Y ALARMAS

Tipo	Espacio cubierto	Cantidad de detectores	Observaciones

SISTEMAS FIJOS DE EXTINCION DE INCENDIOS

Agente extintor	Espacios cubiertos	Capacidad del sistema (m^3 ó m^3/h)	Observaciones

EXTINTORES

Tipo	Agente extintor	Capacidad	Situación	Observaciones

BOCAS, MANGUERAS Y OTROS ELEMENTOS

Elemento	Cantidad	Diámetro (mm)	Longitud (m)	Situación	Observaciones

EQUIPOS DE PROTECCION PERSONAL

Elemento	Situación	Cantidad	Observaciones

EQUIPO DE SALVAMENTO:

BALSAS SALVAVIDAS Y APARATOS FLOTANTES

Tipo	Situación		Lanzable	Arriable	Capacidad de cada una	Nº instalado	Capacidad total
	Babor	Estribor					

Número total de personas a las que se puede dar cabida en las balsas salvavidas:

AROS SALVAVIDAS

Aros con luz de encendido automático y rabiza	Aros con señal fumígena flotante	Total de aros salvavidas

OTROS ELEMENTOS

Chalecos para adultos	Chalecos para niños	Trajes de inmersión	Ayudas térmicas
Cohetes con luz roja y paracaídas	Bengalas de mano	Fumígenas flotantes	Lanzacabos
Instalaciones radioeléctricas de dispositivos de salvamento	Aparatos radiotelefónicos bidireccionales	Respondedores de radar	Rampas de evacuación

Número máximo de personas para las que se han dispuesto elementos de salvamento:

Buque:	NIB:	**8**

EQUIPO DE NAVEGACION:

ELEMENTO	Si/No	Observaciones
Compás de gobierno		
Instalación de radar		
Ecosonda		
Dispositivo indicador de velocidad y		
Indicador de ángulo del timón, velocidad		
Equipo GPS		
Piloto automático		
Corredera de eléctrica o de presión		
Cronómetro		
Reloj de bitácora		
Cartas náuticas, libros de faros,		
Sistema de visualización de cartas		
Bocina de niebla a presión manual		
Barómetro		
Campana		
Lámpara de señales diurnas/proyector		
Código internacional de señales/ Tabla de señales de salvamento		
Otros equipos:		

LUCES Y MARCAS DE NAVEGACION:

Denominación	Sencilla o doble	Tipo o tipo de lente	Observaciones

INFORMACION SOBRE LA ESTABILIDAD:

La última prueba de estabilidad fue realizada el:	
Fecha de aprobación del Estudio de Estabilidad:	
Fecha de la última comprobación del peso en rosca y Xg :	
La próxima verificación del peso en rosca y Xg se llevará a cabo antes del:	

Buque:	NIB:	9

EQUIPO RADIOELECTRICO Y ELECTRONICO DE AYUDA A LA NAVEGACION:

Zonas marítimas en las que el buque está autorizado a operar:					
Nº mínimo de personas con la titulación prescrita para utilizar las instalaciones radioeléctricas:					
Nº y fecha de la licencia / autorización:		Categoría:		Horario:	
ARCHIVO DE ESTACION		INSTALACION ELECTRICA			
Convenio Internacional:		Timbres de autoalarma:	Puente:		
Manual/Reglamento de Radiocomunicaciones:			Radio:		
Diario del Servicio de Radio (Prueba periódica equipos):			Camarote:		
Nomenclátor Estaciones costeras y de barco:		Comunicación con el puente:			
Extractos de disposiciones y reglamentos en vigor		Alumbrado de emergencia:			
Publicaciones de mantenimiento:		Reloj:			
Aparatos de medida:		Cuadro de procedimiento de socorro radiotelefónico:			
Tarifas telegráficas:		Comprobación de equipos:	Autoalarma:		
Otros:			Portátil de botes:		

ANTENAS

EQUIPO RADIOELECTRICO Y ELECTRONICO DE AYUDA A LA NAVEGACION INSTALADO			
Marca/modelo	Nº homologación	Nº de serie	Frecuencias (series)

§ 56

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

Ministerio de Fomento
«BOE» núm. 139, de 11 de junio de 2011
Última modificación: 30 de octubre de 2018
Referencia: BOE-A-2011-10133

La Comisión permanente de investigación de accidentes e incidentes marítimos se halla regulada por el Real Decreto 862/2008, de 23 de mayo, por el que se regula la investigación de los accidentes e incidentes marítimos y la Comisión permanente de investigación de accidentes e incidentes marítimos.

La Directiva 2009/18/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, por la que se establecen los principios fundamentales que rigen la investigación de accidentes en el sector del transporte marítimo y se modifican las Directivas 1999/35/CE del Consejo, de 29 de abril de 1999, sobre un régimen de reconocimientos obligatorio para garantizar la seguridad en la explotación de servicios regulares de transbordadores de carga rodada y naves de pasaje de gran velocidad y 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,introduce una serie de cambios, en particular, referentes a la independencia de la Comisión y a la colaboración y asistencia mutua entre Estados miembros en las actividades de investigación, que suponen una importante modificación del régimen jurídico de la Comisión.

A fin de proceder a una adecuada transposición de la norma comunitaria, ésta se hace a través de dos instrumentos normativos, uno de rango formal de ley, incluyendo preceptos de la Directiva en 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.

Los demás aspectos de la Directiva se transponen en este real decreto que pretende dotar de más agilidad a la Comisión y mayor rigor en su funcionamiento, toda vez que la entrada en vigor de la regla 6 del Capítulo XI-1 del anexo del Convenio Internacional para la seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS, 1974/1978) ha provocado un cambio importante en cuanto a que lo que era una mera recomendación ha pasado a ser de obligado cumplimiento, y en consecuencia, cada Administración investigará los siniestros y sucesos marítimos de conformidad con lo dispuesto en el citado Convenio y en las disposiciones complementarias del Código de normas internacionales y prácticas recomendadas para la investigación de los aspectos de seguridad de siniestros y sucesos marítimos (Código de Investigación de Siniestros), adoptado mediante la resolución MSC.255(84), adoptada el 16 de mayo de 2008, del Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional.

Por otra parte, se incluye en el ámbito de aplicación de este real decreto la investigación de los buques de pesca con eslora inferior a quince metros. Esta inclusión, no prevista por la Directiva, pero tampoco prohibida por cuanto no es una Directiva armonizadora, se justifica por la gran incidencia de accidentes en buques del sector pesquero, los cuales están siendo objeto de investigación de acuerdo con la normativa en vigor. En consecuencia, no parece razonable excluir a este sector del ámbito de aplicación del real decreto por cuanto se estaría descuidando la seguridad de un sector importante de nuestra flota pesquera, conculcando de ese modo el objetivo fundamental que se persigue con esta norma.

En la tramitación de este real decreto se ha dado audiencia a los agentes sociales tales como el Colegio Oficial de Ingenieros Navales y Oceánicos (COIN) y el Colegio Oficial de la Marina Mercante (COMME).

En su virtud, a propuesta del Ministro de Fomento, con la aprobación previa del Ministro de Política Territorial y Administración Pública, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 10 de junio de 2011,

DISPONGO:

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

Artículo 1. *Objeto y finalidad.*

1. El objeto del presente real decreto es mejorar la seguridad marítima y la prevención de la contaminación por los buques para reducir con ello el riesgo de accidentes marítimos futuros:

a) Facilitando la realización diligente de investigaciones de seguridad marítima y el correcto análisis de los accidentes e incidentes marítimos a fin de determinar sus causas, y

b) Garantizando la elaboración de informes precisos acerca de las investigaciones de seguridad marítima, así como de propuestas de medidas correctivas.

Asimismo, es objeto de este real decreto establecer la composición y las reglas de funcionamiento de la Comisión Permanente de investigación de accidentes e incidentes marítimos.

2. Las investigaciones que se lleven a cabo en virtud del presente real decreto no perseguirán la determinación de responsabilidad, ni la atribución de culpa. No obstante, la Comisión permanente de investigación de accidentes e incidentes marítimos informará acerca de las causas del accidente o incidente marítimo aunque de sus resultados pueda inferirse determinada culpa o responsabilidad de personas físicas o jurídicas.

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.

Artículo 3. *Definiciones.*

A los efectos del presente real decreto se entenderá por:

1. «Código OMI para la investigación de siniestros e incidentes marítimos»: el Código de normas internacionales y prácticas recomendadas para la investigación de los aspectos de seguridad marítima de siniestros e incidentes marítimos adoptado mediante la resolución MSC.255(84), adoptada el 16 de mayo de 2008, del Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional, en su versión actualizada.

2 Los términos que se enumeran a continuación se entenderán de conformidad con las definiciones que figuran en el Código OMI para la investigación de siniestros e incidentes marítimos:

a) «Accidente marítimo»; acaecimiento, o serie de acaecimientos, directamente relacionado con la explotación de un buque que ha dado lugar a cualquiera de las situaciones que seguidamente se enumeran:

i. La muerte o lesiones graves de una persona;

ii. La pérdida de una persona que estuviera a bordo;

iii. La pérdida, presunta pérdida o abandono de un buque;

iv. Daños materiales graves sufridos por un buque;

v. La varada o avería importante de un buque, o el hecho de que se vea envuelto en un abordaje;

vi. Daños materiales causados en la infraestructura marítima ajena al buque que representen una amenaza grave para la seguridad del buque, de otro buque, o de una persona;

vii. Daños graves al medio ambiente, o la posibilidad de que se produzcan daños graves para el medio ambiente, como resultado de los daños sufridos por un buque o buques.

No obstante, no se considerarán accidentes marítimos los actos u omisiones intencionales cuya finalidad sea poner en peligro la seguridad de un buque, de una persona, o el medio ambiente.

b) «accidente muy grave»; un accidente marítimo que entraña la pérdida total de un buque, la pérdida de vidas humanas o daños graves para el medio ambiente;

c) «incidente marítimo»: un acaecimiento, o serie de acaecimientos, distinto de un accidente marítimo, que haya ocurrido habiendo una relación directa con las operaciones de un buque, que haya puesto en peligro o que, de no ser corregido, pondría en peligro la seguridad del buque, la de sus ocupantes o la de cualquier otra persona, o la del medio ambiente;

d) «investigación sobre seguridad marítima»: investigación o proceso en relación con un accidente o incidente marítimo realizada con el objetivo de evitar, en el futuro, accidentes e incidentes marítimos. Esta investigación incluye la recogida y el análisis de pruebas, la determinación de los factores causales y la formulación de las recomendaciones de seguridad que sean necesarias;

e) «Estado investigador principal»: el Estado de abanderamiento o, donde proceda, el Estado o Estados que acuerdan mutuamente responsabilizarse de la realización de la investigación sobre seguridad marítima, de conformidad con el Código OMI para la investigación de accidentes e incidentes marítimos.

f) «Estado con intereses de consideración»: un Estado en el concurran una o varias de las siguientes circunstancias:

i. Que es el Estado de abanderamiento de un buque involucrado en un accidente o incidente marítimo; o

ii. Que es el Estado ribereño involucrado en un accidente o incidente marítimo; o

iii. Cuyo medio ambiente ha resultado dañado de forma importante o significativa por un accidente marítimo (incluido el medio ambiente de su territorio y sus aguas así reconocidos de conformidad con el derecho internacional); o

iv. En el que las consecuencias de un accidente o incidente marítimo hayan causado o supuesto una amenaza de graves daños, incluidas las islas artificiales, instalaciones o estructuras sobre las que dicho Estado tiene derecho a ejercer jurisdicción; o

v. En el que, como resultado de un accidente marítimo, los nacionales del mismo hayan perdido la vida o sufrido lesiones graves; o

vi. Que disponga de información importante que el Estado o Estados responsables de la investigación consideren de utilidad para la investigación; o

vii. Que por algún otro motivo haga valer un interés que el Estado o Estados responsables de la investigación consideren importante.

3. «Accidente grave»: se entenderán de conformidad con las definiciones actualizadas que figuran en la Circular MSC-MEPC.3/Circ.3, de 18 de diciembre de 2008, del Comité de Seguridad Marítima y del Comité de Protección del Medio Marino de la Organización Marítima Internacional.

4. «Causas»: acciones, omisiones, eventos o condiciones existentes o preexistentes o una combinación de todo ello, que conduce al accidente o incidente.

5. «Investigador jefe»: la persona responsable, en razón de su experiencia y cualificaciones profesionales, de la coordinación y designación de los investigadores encargados y demás personal en todas las investigaciones.

6. «Investigador encargado»: la persona responsable, en razón de sus cualificaciones profesionales, de la organización, realización y control de una investigación.

7. «Investigador de campo»: la persona con suficientes cualificaciones profesionales que participará en las investigaciones bajo la dirección de un investigador encargado.

8. «Comisión» o «Comisión Permanente»: La Comisión Permanente de investigación de accidentes e incidentes marítimos a la que se refieren los artículos 5 y siguientes, que se constituye como órgano investigador del Estado.

9. «Lesiones graves»: las que sufre una persona en un accidente marítimo y que dan como resultado una incapacidad de más de setenta y dos horas dentro de los siete días siguientes a la fecha en que se produjeron las lesiones.

10. «Representante acreditado»: personal designado por un Estado, en razón de sus cualificaciones profesionales, para los fines de participar en una investigación efectuada por otro Estado.

11. «Directrices de la OMI sobre el trato justo de la tripulación en caso de accidente marítimo»: se entenderán las Directrices anejas a la Resolución LEG. 3(91) del Comité Jurídico de la Organización Marítima Internacional de 27 de abril de 2006 y aprobadas por el Consejo de administración de la Organización Internacional del Trabajo en su 296.ª sesión, de los días 12 al 16 de junio de 2006;

12. «Transbordador de carga rodada» y «nave de pasaje de gran velocidad»: se entenderán de conformidad con lo definido en el artículo 2 de la Directiva 1999/35/CE; del Consejo, de 29 de abril de 1999, sobre un régimen de reconocimientos obligatorio para garantizar la seguridad en la explotación de servicios regulares de transbordadores de carga rodada y naves de pasaje de gran velocidad.

13. «Registrador de datos de la travesía (en lo sucesivo, «el RDT»)»: se entenderá de conformidad con lo definido en las Resoluciones A.861(20), aprobada el 27 de noviembre de 1997, de la Asamblea de la Organización Marítima Internacional y MSC.163(78), aprobada el 17 de mayo de 2004, del Comité de Seguridad Marítima de la Organización Marítima Internacional;

14. «Recomendación sobre seguridad»: se entenderá cualquier propuesta, también con fines de registro y control, que formule:

a) La Comisión permanente de investigación de accidentes e incidentes marítimos, basándose en la información obtenida en dicha investigación; o, en su caso;

b) La Comisión de la Unión Europea, basándose en un análisis resumido de los datos y en los resultados de las investigaciones de seguridad marítima realizadas.

15. «Estado ribereño»: Estado que ejerce la soberanía en el Mar Territorial.

16. «Estado de abanderamiento»: Estado cuyo pabellón enarbola o tenga derecho a enarbolar un buque.

17. «CNUDM o CONVEMAR»: la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del mar, Montego Bay, Jamaica, 1982.

18. «SOLAS»: el Convenio Internacional sobre la Seguridad de la vida humana en el mar, Londres 1974 en su forma enmendada.

Artículo 4. *Obligación de investigar.*

1. La Comisión permanente de investigación de accidentes e incidentes marítimos llevará a cabo una investigación de seguridad marítima cuando se produzcan 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 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.

2. Además, en el caso de accidentes graves, la Comisión permanente de investigación de accidentes e incidentes marítimos llevará a cabo una evaluación previa para decidir si procede o no realizar una investigación de seguridad marítima. Cuando la Comisión permanente de investigación decida que no procede realizar una investigación de seguridad marítima, las razones de dicha decisión se registrarán y notificarán a la Comisión Europea ajustándose al modelo que figura en el anexo II.

En el caso de otro tipo de accidente o incidente marítimo, la Comisión permanente decidirá si procede o no realizar una investigación de seguridad marítima.

En las decisiones mencionadas en los párrafos primero y segundo, la Comisión permanente tendrá en cuenta la gravedad del accidente o incidente marítimo, el tipo de buque y de carga implicados y la posibilidad de prevenir futuros accidentes e incidentes de los resultados de la investigación de seguridad marítima.

3. La Comisión permanente llevará a cabo una investigación de seguridad marítima cuando un transbordador de carga rodada 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, tal como las define la CNUDM o CONVEMAR, o, cuando este se produzca en otras aguas, siendo España el último Estado visitado por el buque. La Comisión permanente será responsable de la investigación de seguridad marítima y la coordinación con otros Estados con intereses de consideración hasta que se disponga de mutuo acuerdo cuál será el Estado investigador principal.

4. Cuando lleve a cabo investigaciones de seguridad marítima, la Comisión permanente seguirá la metodología común para investigar los accidentes o incidentes marítimos, desarrollada en aplicación del artículo 2, letra e), del Reglamento (CE) número 1406/2002, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2002, por el que se crea la Agencia Europea de Seguridad Marítima.

Los investigadores podrán apartarse de dicha metodología en un caso específico, cuando sea justificadamente necesario, según su criterio profesional, y si es preciso para lograr los fines de la investigación.

5. Toda investigación de seguridad marítima deberá iniciarse lo antes posible después de que se produzca un accidente o incidente marítimo y, en cualquier caso, en un plazo no superior a dos meses a partir del accidente o incidente.

6. En ningún caso la investigación tendrá como objetivo la determinación de culpa o responsabilidad alguna.

CAPÍTULO II

La Comisión Permanente de investigación de accidentes e incidentes marítimos

Artículo 5. *Naturaleza y funciones.*

1. La Comisión Permanente de investigación de accidentes e incidentes marítimos es un órgano colegiado adscrito a la Secretaría General de Transportes del Ministerio de Fomento, con competencia para la investigación de las causas técnicas de los accidentes e incidentes marítimos.

2. La Comisión goza de plena independencia funcional respecto de las autoridades marítima, portuaria, de costas o de cualquier otra cuyos intereses pudieran entrar en conflicto con la función que se le haya confiado.

3. Corresponden a la Comisión las siguientes funciones:

a) Realizar las investigaciones e informes técnicos de todos los accidentes marítimos muy graves, para determinar las causas técnicas que los produjeron y formular recomendaciones al objeto de tomar las medidas necesarias para evitarlos en el futuro.

b) Realizar la investigación técnica de los accidentes graves y de los incidentes marítimos cuando se puedan obtener enseñanzas para la seguridad marítima y prevención de la contaminación marina procedente de buques, y elaborar informes técnicos y recomendaciones sobre los mismos.

Artículo 6. *Composición.*

1. Los órganos de la Comisión Permanente de investigación de accidentes e incidentes marítimos son el Pleno y la Secretaría.

2. El Pleno está compuesto por los miembros siguientes:

a) El Presidente, nombrado por el Ministro de Fomento entre personas de reconocido prestigio y acreditada cualificación profesional en los sectores marítimo o naval.

b) Seis vocales designados por el titular del Ministerio de Fomento, una vez escuchadas las propuestas de los organismos y asociaciones profesionales del sector, entre personas de reconocido prestigio y competencia profesional en el sector marítimo en las especialidades de la marina mercante, la ingeniería naval, las actividades náutico-pesqueras, el medio marino, las infraestructuras relacionadas con el medio marino, la meteorología, la docencia y la investigación o cualquier conexa con las anteriores, valorándose especialmente su independencia, objetividad de criterio y la solvencia demostrada en el desempeño de cargos de responsabilidad en empresas públicas o privadas del sector.

c) El Secretario: nombrado por el Ministro de Fomento, entre funcionarios del grupo A1 con experiencia profesional suficiente en el ámbito marítimo o naval. Participará en las deliberaciones del Pleno de la Comisión con voz y sin voto.

3. Bajo la dependencia del Secretario e integrados en la Secretaría de la Comisión, actuarán los investigadores y el personal administrativo y técnico preciso para el cumplimiento de los fines de aquélla.

4. El mandato del Presidente de la Comisión será de seis años, pudiendo ser reelegido por una sola vez. Los vocales de la Comisión se renovarán por mitades cada tres años. En la normas de funcionamiento de la Comisión se establecerán los criterios por los que se regirá el orden de renovación de los vocales.

5. El Presidente y los vocales de la Comisión cesarán en su cargo por renuncia aceptada por el Ministro de Fomento, expiración del término de su mandato o por separación, acordada por el Ministro de Fomento, fundada en la incapacidad permanente para el ejercicio de sus funciones, grave incumplimiento de sus obligaciones o condena por delito doloso.

6. La composición del Pleno de la Comisión Permanente se ajustará, en lo posible, al principio de paridad entre hombre y mujer.

7. El pleno de la Comisión, en su sesión constituyente y a propuesta del presidente, designará de entre los vocales un vicepresidente.

Artículo 7. *Funcionamiento.*

1. Las decisiones del Pleno de la Comisión Permanente se adoptarán por mayoría simple y, en caso de empate, decidirá el voto de calidad del Presidente.

2. El Pleno de la Comisión se reunirá al menos dos veces al año, así como cuando lo convoque el Presidente, a iniciativa propia o a propuesta de, al menos, tres de los vocales.

3. Al Pleno de la Comisión le corresponde aprobar los informes y recomendaciones elaborados al finalizar una investigación técnica.

4. Corresponde igualmente al Pleno de la Comisión la calificación definitiva de los accidentes e incidentes marítimos. En caso necesario, ordenará al Secretario la realización de trabajos de investigación adicionales a fin de determinar con más precisión las causas de los accidentes e incidentes.

5. Los trabajos realizados y los documentos que utilice la Comisión tendrán carácter reservado, sin perjuicio de las obligaciones de información que, en su caso, pudieran derivarse de la actuación de la autoridad judicial competente. Con la misma salvedad, los miembros de la Comisión deberán comprometerse expresamente a mantener dicha confidencialidad respecto de la información y de los datos a los que tuvieran acceso durante el ejercicio de su función.

6. Los informes originales aprobados, con sus anexos se entregarán al Secretario General de Transportes de acuerdo con la normativa vigente. Una copia de las conclusiones y recomendaciones que contengan dichos informes se entregará al Director General de la Marina Mercante, quien adoptará, en su caso, las medidas pertinentes encaminadas a evitar accidentes análogos en el futuro. En todo caso, una copia del informe completo, con sus anexos, quedará bajo la custodia de la Comisión.

Asimismo, la Comisión hará públicos los hechos probados y las conclusiones habidas en los informes de las investigaciones de seguridad marítima, que se publicarán conforme a lo dispuesto en el artículo 17.

7. La Comisión Permanente de investigación de accidentes e incidentes marítimos se regirá por lo dispuesto en este real decreto y en el capítulo II del título II de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen jurídico de las administraciones públicas y del procedimiento administrativo común.

Artículo 8. *El Presidente.*

1. Corresponden al Presidente las siguientes funciones:

a) Presidir y dirigir las sesiones del Pleno de la Comisión.
b) Convocar las reuniones del Pleno de la Comisión y fijar el orden del día.
c) Velar para que los acuerdos de la Comisión se lleven a cabo.
d) Representar a la Comisión ante cualquier organismo nacional o internacional.

2. El Vicepresidente sustituirá al Presidente, en los casos de vacante, ausencia, enfermedad, u otra causa legal.

Artículo 9. *El Secretario.*

El Secretario de la Comisión ejercerá las siguientes atribuciones:

a) La calificación inicial de un siniestro como accidente muy grave, accidente grave o incidente marítimo.

b) La función de Investigador jefe, que conlleva la dirección y coordinación de los equipos de investigación, así como la autorización para la incorporación a los equipos de investigación de representantes acreditados de otros Estados o la desestimación, mediante resolución motivada, de las solicitudes de otros Estados para la inclusión en el equipo de investigación de representantes acreditados.

c) Velar para que la investigación se lleve a cabo de acuerdo con lo establecido en este real decreto.

d) Designar asesores técnicos especialistas y aprobar la realización de trabajos técnicos.

e) Elevar al Pleno de la Comisión los informes técnicos de las investigaciones efectuadas.

f) Designar a los investigadores de campo que formarán el equipo de investigación y al investigador encargado, que estará al frente del equipo de investigación.

g) Remitir los informes y recomendaciones aprobados por el Pleno y, en los casos en que éste así lo disponga, ante los distintos organismos e instituciones nacionales e internacionales, fundamentalmente a la OMI, a la Unión Europea, a la Agencia Europea de Seguridad Marítima y a los Estados afectados.

h) Coordinar las actuaciones administrativas que correspondan a la Secretaría y la dirección de todo el personal.

i) Recabar de las administraciones y entidades públicas y privadas cuanta información y estudios específicos precise para las investigaciones.

j) Recabar la información que resulte necesaria de los organismos internacionales, en especial de la OMI y de la Unión Europea, y de las sociedades de clasificación de buques.

k) Coordinar la investigación de los accidentes e incidentes marítimos con los Estados con intereses de consideración, previa autorización del Pleno.

l) Realizar cuantas funciones inherentes a la secretaría de un órgano colegiado.

Artículo 10. *El investigador encargado.*

1. El investigador encargado será el investigador de campo designado por el Secretario y ostentará la representación de la Comisión en el curso de la investigación. Las autoridades y sus agentes deberán prestarle la ayuda que fuere necesaria.

2. El investigador encargado coordinará y supervisará los trabajos de los investigadores de campo del accidente o incidente marítimo.

3. El investigador encargado podrá proponer al Secretario la designación de asesores técnicos especialistas y la realización de estudios técnicos, cuando lo considere necesario, atendiendo a las circunstancias del accidente investigado.

Artículo 11. *El equipo de investigación.*

1. El equipo de investigación lo constituirán el investigador encargado y los investigadores de campo asignados a cada investigación. Los representantes acreditados de otros Estados con intereses de consideración, en su caso, se integrarán en el equipo de investigación con el resto de los investigadores de campo.

En función de las particularidades propias de cada accidente sujeto a investigación, podrán incorporarse al equipo de investigación asesores técnicos especialistas procedentes tanto del sector público como del privado.

2. Los trabajos de la investigación tendrán carácter reservado, sin perjuicio de las obligaciones de información que, en su caso, pudieran eventualmente derivarse de la actuación de la autoridad judicial competente.

Los miembros del equipo de investigación y, en su caso, los asesores técnicos designados y los representantes acreditados de otros Estados con intereses de consideración, deberán de prestar su consentimiento expreso de preservar la confidencialidad de la información y de los datos a los que tuvieran acceso durante el ejercicio de su función.

Artículo 12. *Los investigadores de campo.*

1. Los investigadores de campo deberán ser funcionarios de carrera de la Administración General del Estado, pertenecientes a los grupos A1 o A2, y estar en posesión de alguno de los títulos profesionales o académicos que se relacionan a continuación:

a) Capitán de la Marina Mercante, Jefe de Máquinas, Oficial Radioelectrónico de primera clase, Piloto de primera o segunda clase de la Marina Mercante, Oficial de Máquina de primera o segunda clase de la Marina Mercante, Oficial Radioelectrónico de segunda clase o Capitán de Pesca.

b) Título de Ingeniero Naval y Oceánico, Licenciado en Náutica y Transporte Marítimo, en Máquinas Navales, en Radioelectrónica Naval, Diplomado en Náutica y Transporte Marítimo, en Máquinas Navales, en Radioelectrónica Naval, Ingeniero Técnico Naval o cualquier otro título de Grado o Máster que habilite para el ejercicio de las profesiones reguladas en los ámbitos citados, así como cualquier otro título de Grado que, no siendo

habilitante para el ejercicio de tales profesiones incluya las competencias que se consideren necesarias por parte por parte de la Comisión Permanente de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos.

2. Además de los requisitos establecidos en el apartado anterior, los investigadores de campo deberán acreditar la superación de un curso de especialidad en Investigación de Accidentes, que tendrán que actualizar, a la luz de los avances técnicos, cada cinco años.

3. Los investigadores de campo deberán portar un documento personal, de acuerdo con el modelo recogido en el anexo III, acreditativo de su condición, expedido por la Secretaría General de Transportes, que indique que el investigador está capacitado para realizar la investigación de accidentes e incidentes marítimos. Este documento deberá ser exhibido a requerimiento de los interesados.

4. En el ejercicio de sus funciones, los investigadores de campo observarán el debido respeto y consideración a los interesados y adoptarán las medidas necesarias para la protección de la intimidad de las personas.

Los investigadores de campo realizarán sus funciones de forma que no se dificulte, más allá de lo necesario, el buen funcionamiento de los buques y actividades investigadas.

5. Los investigadores de campo estarán integrados en los equipos de investigación, bajo la dirección del investigador encargado. Con el fin de realizar la investigación de la manera más completa, tendrán, en los términos y con los límites establecidos en las normas y en los tratados internacionales, las siguientes atribuciones:

a) Podrán tomar declaración al capitán y demás tripulantes y a los testigos en ausencia de cualquier persona cuyos intereses puedan comprometer, en opinión de los investigadores, la investigación. No obstante lo anterior la obtención de los testimonios de la gente de mar se hará cumpliendo con lo previsto en el Capítulo 12, Parte II del Código OMI para la investigación de siniestros e incidentes marítimos.

b) Podrán acceder libremente a la documentación que esté en posesión de la Administración y que tenga o pueda tener relación con la investigación.

c) Podrán acceder libremente a cualquier parte del buque o de sus restos lo cual incluye carga, equipos u objetos a la deriva, así como a sus planos, certificados, y a cualquier documentación relativa a la composición, formación y titulación de tripulaciones, condiciones meteorológicas y estado del mar, entre otros.

d) Cuando exista y pueda ser recuperado, podrán acceder al sistema registrador de datos de la travesía (RDT) instalado en el buque.

e) Podrán recabar y realizar copias de la documentación, así como de los datos que figuren en los sistemas RDT, que esté en posesión de la autoridad del Estado de bandera del buque, del naviero, del propietario del buque y del constructor, del astillero o de la sociedad de clasificación, que sea necesaria para determinar las causas del accidente o incidente marítimo.

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.

Artículo 14. *Cooperación.*

1. La Comisión permanente de investigación de accidentes e incidentes marítimos colaborará y prestará la asistencia que le sea requerida en las investigaciones de seguridad marítima que lleven a cabo otros Estados miembros de la Unión Europea. Cuando fuera necesario se coordinarán las actividades de sus organismos de investigación respectivos, en la medida en que sea preciso.

2. Cuando en las investigaciones de seguridad marítima participen otro Estados miembros, la Comisión permanente cooperará, consecuentemente, para ponerse rápidamente de acuerdo sobre quién asumirá la función de investigador principal. Hará todo lo posible para concertar los procedimientos de investigación. En el marco de estas concertaciones, otros Estados miembros con intereses de consideración tendrán los mismos derechos e igual acceso a los testimonios y pruebas que el Estado miembro que lleve a cabo la investigación de seguridad marítima. También tendrán derecho a que su punto de vista sea tomado en consideración por el Estado miembro que asume la función de investigador principal.

3. La realización de investigaciones de seguridad marítima paralelas respecto del mismo accidente o incidente marítimo se limitará estrictamente a casos excepcionales. En tales casos, la Comisión permanente notificará a la Comisión Europea las razones para la realización de dichas investigaciones paralelas. La Comisión permanente y los Estados miembros que lleven a cabo investigaciones de seguridad marítima paralelas cooperarán entre ellos. Concretamente, los organismos de investigación implicados intercambiarán toda información pertinente que recaben en el curso de sus respectivas investigaciones, en particular con vistas a llegar, en la medida de lo posible a unas conclusiones compartidas.

4. La Comisión permanente cuando actúe como Estado miembro investigador principal determinará, en colaboración con los organismos equivalentes de los demás Estados con intereses de consideración, el alcance y las modalidades prácticas de la investigación de seguridad marítima, obrando de la manera que estime más adecuada para la consecución de los objetivos del presente real decreto y al objeto de prevenir futuros accidentes e incidentes marítimos.

5. Asimismo, previo acuerdo del pleno de la Comisión permanente de investigación de accidentes e incidentes marítimos se podrá delegar en otro Estado miembro de la Unión Europea la función de investigador principal, mediante acuerdo mutuo de ambos Estados.

6. La Comisión permanente de investigación de accidentes e incidentes marítimos establecerá, en estrecha colaboración con la Comisión Europea, un marco de colaboración permanente para colaborar entre sí, en la medida en que sea preciso para la consecución del objetivo del presente real decreto. Dentro del marco de colaboración permanente, se acordará, en particular, las mejores modalidades de colaboración con objeto de:

a) Permitir a los órganos de investigación que compartan tanto las instalaciones, los dispositivos y los equipos destinados a la investigación técnica de los restos de naufragio, como los equipos de los buques y otros objetos pertinentes para la investigación de seguridad, lo cual incluye la extracción y evaluación de la información procedente de los RDT y de otros dispositivos electrónicos;

b) Prestarse mutuamente la colaboración o los conocimientos técnicos necesarios para acometer tareas concretas;

c) Obtener y compartir la información pertinente para analizar los datos relativos a los siniestros y para elaborar las recomendaciones oportunas en materia de seguridad a escala comunitaria;

d) Elaborar principios comunes para el seguimiento de las recomendaciones de seguridad y para la adaptación de los métodos de investigación al progreso técnico y científico;

e) Gestionar adecuadamente las alertas rápidas contempladas en el artículo 19;

f) Establecer normas de confidencialidad, de conformidad con los previsto en la disposición adicional vigésimo sexta de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, para intercambiar, respetando las normas nacionales, los testimonios de los testigos y el procesamiento de datos y de otros documentos, incluidos los que se refieren a terceros países;

g) Organizar, cuando proceda, actividades de formación destinadas a los investigadores;

h) Fomentar la colaboración con los organismos de investigación de terceros países y con las organizaciones internacionales dedicadas a la investigación de accidentes marítimos, en los ámbitos regulados por el presente real decreto;

i) Facilitar a los organismos de investigación que lleven a cabo una investigación de seguridad toda la información pertinente.

Artículo 15. *Costes.*

1. Cuando en las investigaciones de seguridad marítima participen dos o más Estados miembros de la Unión Europea, las actividades respectivas serán gratuitas.

2. Cuando sea necesaria la asistencia de un Estado miembro de la Unión Europea que no participa en la investigación de seguridad marítima, los Estados miembros se pondrán de acuerdo sobre el reembolso de los gastos ocasionados por la investigación.

Artículo 16. *Colaboración con terceros países con intereses de consideración.*

1. En las investigaciones de seguridad marítima, la Comisión permanente de investigación de accidentes e incidentes marítimos colaborará en la medida de lo posible con los terceros países con intereses de consideración.

2. Se permitirá que los terceros países con intereses de consideración participen en cualquier momento, de común acuerdo, en una investigación de seguridad marítima que lleve a cabo la Comisión permanente.

3. Toda colaboración de la Comisión permanente en una investigación de seguridad marítima que lleve a cabo un tercer país con intereses de consideración se entenderá sin perjuicio de los requisitos en materia de investigación de seguridad marítima y de elaboración de informes que establece la Directiva 2009/18/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, por la que se establecen los principios fundamentales que rigen la investigación de accidentes en el sector del transporte marítimo y se modifican las Directivas 1999/35/CE del Consejo, de 29 de abril de 1999, y 2002/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2002. Cuando un tercer país con intereses de consideración asuma la función de investigador principal en una investigación de seguridad marítima en la que participe la Comisión permanente, ésta podrá decidir no efectuar una investigación de seguridad marítima paralela, siempre que la investigación de seguridad

marítima dirigida por el tercer país se lleve a cabo de conformidad con el Código OMI para la investigación de accidentes e incidentes marítimos.

Artículo 17. *De los informes sobre accidentes e incidentes marítimos.*

1. Toda investigación de seguridad marítima que se lleve a cabo con arreglo al presente real decreto dará lugar a la publicación de un informe, presentado en un formato que definirá la Comisión permanente de conformidad con las secciones pertinentes del anexo I.

La Comisión permanente podrá decidir que una investigación de seguridad marítima que no se refiera a un accidente marítimo muy grave o, en su caso, grave, y cuyos resultados no tengan la posibilidad de prevenir futuros accidentes e incidentes, se limite a un informe simplificado que será publicado.

2. La Comisión permanente hará todo lo posible para poner los informes mencionados en el apartado 1, incluidas sus conclusiones y cualquier posible recomendación, a disposición del público y, muy especialmente, de todo el sector marítimo, en el plazo de 12 meses a partir de la fecha del siniestro. Si no fuera posible presentar a tiempo el informe definitivo, se deberá publicar un informe provisional en dicho plazo.

3. La Comisión permanente cuando actúe como investigador principal remitirá un ejemplar del informe definitivo, simplificado o provisional, a la Comisión Europea. Asimismo, deberá tener en cuenta los comentarios técnicos que la Comisión Europea pueda formular sobre los informes definitivos que no afecten al fondo de las conclusiones con el propósito de mejorar la calidad del informe.

4. Los informes de las investigaciones de seguridad aprobados por la Comisión permanente serán publicados en formato electrónico y puestos a disposición del público en la página web de la Comisión (http://www.ciaim.es).

Artículo 18. *De las recomendaciones sobre seguridad.*

1. La Administración Marítima velará por que las recomendaciones sobre seguridad formuladas por la Comisión permanente sean debidamente tenidas en cuenta por sus destinatarios y, si es el caso, reciban un adecuado seguimiento de acuerdo con las legislaciones comunitaria e internacional.

2. Cuando proceda, la Comisión permanente o la Comisión Europea podrán formular recomendaciones sobre seguridad basándose en un análisis resumido de los datos y en los resultados generales de las investigaciones de seguridad marítima realizadas.

Artículo 19. *Sistema de alerta rápida.*

La Comisión permanente de investigación de accidentes e incidentes marítimos podrá emitir una alerta rápida. No obstante, cuando durante la investigación se determine que es preciso tomar medidas urgentes a escala comunitaria para evitar riesgos de accidentes e incidentes marítimos futuros, la Comisión permanente informará a la Comisión Europea de la necesidad de emitir una alerta rápida.

Artículo 20. *Base de datos europea sobre accidentes e incidentes marítimos.*

La Comisión permanente notificará a la Comisión Europea los accidentes e incidentes marítimos ajustándose al modelo que figura en el anexo II. Asimismo, le transmitirán los datos que arroje la investigación de seguridad marítima con arreglo al esquema de la base de datos EMCIP (European Marine Casualty Information Platform).

Asimismo, la Comisión permanente notificará a la Comisión Europea las autoridades con derecho de acceso a dicha base de datos.

Artículo 21. *Trato justo de la tripulación.*

De conformidad con la legislación vigente, la Comisión permanente y en su caso las Autoridades involucradas, aplicarán las disposiciones pertinentes de las Directrices de la OMI sobre el trato justo de la tripulación en caso de accidente marítimo.

Artículo 22. *Iniciación de la Investigación.*

1. Cuando el Secretario de la Comisión tuviere conocimiento de un acaecimiento, procederá a su calificación inicial. Si el acaecimiento es calificado como accidente marítimo muy grave nombrará a un investigador encargado y al resto de los investigadores de campo, que formarán el equipo de investigación, y ordenará el inicio de la investigación técnica. Si es calificado como accidente grave o incidente marítimo decidirá iniciar la investigación, procediendo como en el caso anterior, si estima que se pueden obtener conclusiones en materia de seguridad marítima o de prevención de la contaminación marina procedente de buques.

2. El investigador encargado, con el equipo de investigación, realizará cuantos actos sean necesarios para la debida investigación técnica de los hechos ocurridos.

3. El Secretario podrá encomendar parcial o totalmente la realización de los trabajos de investigación que precise en determinados casos, pero siempre bajo su dirección y control, a las capitanías marítimas.

Artículo 23. *Del resultado de la investigación.*

1. Al término de cada investigación, el investigador encargado elevará los resultados de la investigación al Secretario de la Comisión, quien elaborará un informe técnico del accidente o incidente marítimo que incluirá sus conclusiones y recomendaciones sobre la forma de prevenirlos.

2. El informe técnico comprenderá una relación detallada de los datos obtenidos y la determinación de las causas del accidente o incidente marítimo de manera clara y concisa. Asimismo, se relacionarán las anomalías, deficiencias, irregularidades y circunstancias que directa o indirectamente hayan podido influir en el accidente o incidente. La elaboración del informe técnico no prejuzgará en ningún caso la decisión que pueda recaer en vía judicial, no perseguirá la evaluación de responsabilidades, ni la determinación de culpabilidades.

3. El Secretario elevará el informe al Pleno de la Comisión, que adoptará la resolución que proceda.

Disposición adicional primera. *Medios humanos y materiales.*

El Ministerio de Fomento dotará a la Comisión Permanente de investigación de accidentes marítimos de los medios personales y materiales necesarios para llevar a cabo su misión.

Asimismo, el mencionado Ministerio librará los medios necesarios para la remuneración de los asesores técnicos y el pago de los estudios técnicos cuando sea necesario.

Disposición adicional segunda. *Designación de suplentes.*

Los miembros del Pleno de la Comisión serán sustituidos por miembros suplentes en los casos de ausencia, vacante, enfermedad u otra causa legal, en caso de ausencia del vicepresidente designado, actuará como tal el vocal de más edad. La designación de los suplentes se efectuará de la misma forma que la de los titulares, según lo dispuesto en el artículo 6.

Disposición adicional tercera. *Autorización al Director General de la Marina Mercante.*

Se autoriza al Director General de la Marina Mercante a aplicar las Resoluciones de los diversos Comités de la Organización Marítima Internacional (OMI), con la finalidad de armonizar criterios de interpretación en materia de seguridad marítima, de la navegación, de la vida humana en la mar y de prevención y lucha contra la contaminación marina.

Disposición adicional cuarta. *Notificación a la Comisión europea.*

La Comisión Permanente de investigación de accidentes marítimos notificará a la Comisión europea la información de los accidentes e incidentes, en los que haya participado, de acuerdo con el procedimiento establecido en relación con el funcionamiento de la base de datos europea sobre accidentes e incidentes marítimos.

Disposición transitoria primera. *Expedientes en tramitación.*

Los expedientes sobre accidentes marítimos iniciados con anterioridad a la entrada en vigor de este real decreto, continuarán su tramitación hasta su finalización, de acuerdo con lo establecido en Real Decreto 862/2008, de 23 de mayo, por el que se regula la investigación de los accidentes e incidentes marítimos y la Comisión permanente de investigación de accidentes e incidentes marítimos.

Disposición transitoria segunda. *Adaptación de la composición del número de miembros de la comisión permanente de investigación de accidentes e incidentes marítimos.*

Los actuales vocales de la comisión continuarán en su cargo hasta que expire el término de su actual mandato conforme al artículo 6.4 o hasta que se produzca alguna de las circunstancias señaladas en el artículo 6.5 de este real decreto.

La designación de nuevos vocales tendrá lugar a partir del momento en que el número total de vocales con mandato vigente sea inferior a seis.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

Queda derogado el Real Decreto 862/2008, de 23 de mayo, por el que se regula la investigación de los accidentes e incidentes marítimos y la Comisión permanente de investigación de accidentes e incidentes marítimos.

Disposición final primera. *Título competencial.*

Este real decreto se dicta al amparo de lo establecido en el artículo 149.1.20.ª de la Constitución, que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de marina mercante.

Disposición final segunda. *Incorporación de derecho de la Unión Europea.*

Mediante este real decreto se incorpora al derecho español la Directiva 2009/18/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, por la que se establecen los principios fundamentales que rigen la investigación de accidentes en el sector del transporte marítimo y se modifican las Directivas 1999/35/CE del Consejo, de 29 de abril de 1999, y 2002/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2002.

Disposición final tercera. *Habilitación para el desarrollo normativo.*

Se autoriza al Ministro de Fomento para dictar cuantas disposiciones complementarias sean precisas para el mejor cumplimiento de este real decreto Se autoriza al Secretario General de Transportes para actualizar el contenido de los anexos I y II, cuando venga exigido por modificaciones de la Directiva 2009/18/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, y el anexo III cuando existan especiales circunstancias que así lo aconsejen.

Disposición final cuarta. *Entrada en vigor.*

Este real decreto entrará en vigor el 17 de junio de 2011.

ANEXO I

Contenido de los informes de investigación de seguridad marítima

Encabezamiento

En él se manifestará el objetivo único de la investigación de seguridad marítima, y se indicará que una recomendación sobre seguridad no puede dar lugar en ningún caso a la presunción de culpa o de responsabilidad y que la elección del contenido y el estilo del informe se han efectuado sin intención de que este pueda ser utilizado en un procedimiento judicial.

(El informe no deberá hacer referencia a los testimonios de los testigos, ni podrá establecer vínculo alguno entre las personas en él mencionadas y las personas que hayan testificado en el curso de la investigación de seguridad marítima.)

1. Síntesis.–En este apartado se expondrán los hechos del accidente o incidente marítimo (descripción de lo ocurrido, con indicación de fecha y hora, localización y desarrollo) y se indicará si se produjeron muertes, lesiones, daños al buque, a su carga, a terceros o al medio ambiente.

2. Datos objetivos.–Este apartado contiene una serie de secciones independientes en las que se proporciona el número suficiente de datos que el organismo de investigación considere objetivamente motivados para el análisis correspondiente y la facilitación de la comprensión del caso.

En dichas secciones se incluirán, en particular, los siguientes datos:

2.1 Datos del buque:

Pabellón/registro,
Identificación,
Características principales,
Propiedad y gestión,
Pormenores de construcción,
Dotación mínima de seguridad,
Carga autorizada.

2.2 Pormenores del viaje:

Puertos de escala,
Tipo de viaje,
Información relativa a la carga,
Dotación.

2.3 Información relativa al accidente o incidente marítimo:

Tipo de accidente o incidente marítimo,
Fecha y hora,
Situación y localización del accidente o incidente marítimo,
Entornos exterior e interior,
Operaciones del buque y tramo del viaje,
Lugar a bordo,
Datos relativos a factores humanos,
Consecuencias (para las personas, el buque, la carga, el medio ambiente, etc.).

2.4. Intervención de las autoridades en tierra y reacción de los servicios de emergencia:

¿Quién ha intervenido?,
Medios utilizados,
Rapidez de la reacción,
Medidas adoptadas,
Resultados obtenidos.

3. Descripción detallada.–En este apartado se efectuará una reconstrucción de lo ocurrido, respetando la secuencia cronológica de los acontecimientos antes, durante y después del accidente o incidente marítimo e indicando el papel de cada elemento involucrado (personas, materiales, medio ambiente, equipamiento o agente externo). La descripción detallada cubrirá un período cuya amplitud dependerá del momento en el que se hayan producido los acontecimientos accidentales específicos que hayan contribuido directamente al acaecimiento del accidente o incidente marítimo. En este apartado también se incluirán todos los detalles pertinentes de la investigación de seguridad llevada a cabo, incluidos los resultados de los exámenes o pruebas.

4. Análisis.–Este apartado contiene una serie de secciones independientes en las que se proporcionará un análisis de cada acontecimiento vinculado al accidente, acompañado de observaciones relativas a los resultados de los exámenes o pruebas llevados a cabo durante

la investigación de seguridad marítima y a las medidas de seguridad que ya se hubieran adoptado para prevenir accidentes marítimos.

Las secciones tratarán cuestiones como las que se indican a continuación:

Contexto del acontecimiento accidental y su entorno,

Errores y omisiones humanos, acontecimientos relacionados con materiales peligrosos, factores medioambientales, fallos de los equipos y factores externos,

Otros factores que hayan contribuido y guarden relación con las funciones desempeñadas por personas concretas, las operaciones a bordo, la gestión en tierra o elementos normativos.

El análisis y las observaciones permiten elaborar conclusiones lógicas en las que quedan expuestos todos los factores involucrados y, en particular, aquellos que implican riesgos y para los cuales se destinan unos medios de prevención de accidentes o de supresión y reducción de las consecuencias considerados ineficaces o inexistentes.

5. Conclusiones.–Este apartado permite hacer la recapitulación de los factores involucrados y los medios de protección ineficaces o inexistentes (materiales, funcionales, simbólicos o de procedimiento) que exigen la adopción de medidas de seguridad para prevenir accidentes marítimos.

6. Recomendaciones sobre seguridad.–Cuando proceda, en este apartado del informe se recogerán las recomendaciones sobre seguridad formuladas a partir del análisis y las conclusiones, en relación con ámbitos concretos (legislación, diseño, procedimientos, inspección, gestión, salud y seguridad en el trabajo, formación, reparaciones, mantenimiento, asistencia en tierra y reacción de los servicios de emergencia).

Las recomendaciones sobre seguridad tienen como destinatario a los agentes más indicados para ponerlas en práctica (armadores, gestores, organizaciones reconocidas, autoridades marítimas, servicios de tráfico marítimo, servicios de emergencia, organizaciones marítimas internacionales e instituciones europeas), con el fin de prevenir accidentes marítimos.

También figurarán en este apartado las recomendaciones provisionales sobre seguridad que hayan podido formularse o cualesquiera otras medidas de seguridad adoptadas durante la investigación de seguridad marítima.

7. Apéndices.–Cuando proceda, se adjuntará al informe, en formato impreso o electrónico, la información que se señala a continuación (la lista no es exhaustiva):

Fotografías, imágenes de vídeo, grabaciones sonoras, cartas náuticas, dibujos,
Normas aplicables,
Terminología técnica y abreviaturas utilizadas,
Estudios de seguridad específicos,
Otras informaciones.

ANEXO II

Datos de notificación de accidentes o incidentes marítimos

Parte de la Plataforma europea de información sobre accidentes marítimos

Nota: El subrayado de los números señala los apartados en los que deben comunicarse los datos relativos a cada buque implicado en todo accidente o incidente marítimo que afecte a más de un buque.

01. Estado miembro competente/persona de contacto.
02. Estado miembro investigador.
03. Función asumida por el Estado miembro.
04. Estado ribereño afectado.
05. Número de Estados con intereses de consideración.
06. Estados con intereses de consideración.
07. Entidad notificadora.
08. Hora de la notificación.

09. Fecha de la notificación.
10. Nombre del buque.
11. Número IMO/letras distintivas.
12. Pabellón.
13. Tipo de accidente o incidente marítimo.
14. Tipo de buque.
15. Fecha del accidente o incidente marítimo.
16. Hora del accidente o incidente marítimo.
17. Situación-latitud.
18. Situación-longitud.
19. Localización del accidente o incidente marítimo.
20. Puerto de salida.
21. Puerto de destino.
22. Dispositivos de separación del tráfico.
23. Tramo del viaje.
24. Operaciones del buque.
25. Lugar a bordo.
26. Víctimas mortales:

Tripulación.
Pasajeros.
Otras víctimas.

27. Lesiones graves:

Tripulación.
Pasajeros.
Otras víctimas.

28. Contaminación.
29. Daños sufridos por el buque.
30. Daños sufridos por la carga.
31. Otros daños.
32. Descripción sucinta del accidente o incidente marítimo.
33. Breve descripción de las razones para no realizar una investigación de seguridad marítima.

ANEXO III

Documento acreditativo de los investigadores de campo

La tarjeta de identidad de los investigadores de campo que deberá incluir una traducción al idioma inglés, tendrá el siguiente contenido:

1. Referencia a que aquélla se expide por la Secretaría General de Transportes del Ministerio de Fomento del Estado español.
2. Nombre, apellidos y fotografía reciente de su titular.
3. Indicación de ser personal e intransferible.
4. Firma del titular de la tarjeta de identidad.
5. Declaración en la que se indique que el titular del documento está autorizado para realizar la investigación de accidentes e incidentes marítimos, a que se refiere el artículo 12 del Real Decreto ……/2011, de ……, por el que se regula la investigación de los accidentes e incidentes marítimos y la Comisión Permanente de investigación de accidentes e incidentes marítimos.

§ 57

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

Jefatura del Estado
«BOE» núm. 186, de 2 de agosto de 2024
Última modificación: sin modificaciones
Referencia: BOE-A-2024-15937

FELIPE VI

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:

PREÁMBULO

I

La evolución del ordenamiento jurídico español en el ámbito de la investigación técnica de los accidentes e incidentes en el transporte ferroviario, marítimo y de aviación civil ha estado marcada en todo momento por el progresivo refuerzo de la independencia de los órganos administrativos competentes para su realización, en consonancia con una evolución en idéntico sentido de la normativa europea e internacional sobre la materia.

En primer lugar, en lo que concierne al ámbito del transporte ferroviario, la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario (actualmente derogada), en la búsqueda de una mayor seguridad jurídica para las personas usuarias del transporte ferroviario, dio un primer paso hacia la independencia de la investigación técnica de los accidentes pues, aunque en principio atribuía al entonces Ministerio de Fomento la competencia de investigación de aquellos en los que hubiera víctimas mortales, sin embargo, habilitó la posibilidad de crear un órgano administrativo *ad hoc* competente sobre la materia en caso de que lo estableciera la normativa de la UE.

Muy poco después de la aprobación de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, tuvo concreción el mandato comunitario relativo a la existencia de un órgano administrativo específico con competencias para la investigación técnica de los accidentes e incidentes ferroviarios. Así, de acuerdo con el artículo 21 de la Directiva 2004/49/CE, de 29 de abril de 2004, sobre la seguridad de los ferrocarriles comunitarios, y por la que se modifican la Directiva 95/18/CE del Consejo, sobre concesión de licencias a las empresas ferroviarias, y la Directiva 2001/14/CE relativa a la adjudicación de capacidad de la infraestructura ferroviaria, aplicación de cánones por su utilización y certificación de seguridad, comúnmente

llamada Directiva de seguridad, cada Estado miembro ha de velar por que las investigaciones citadas sean realizadas por un organismo permanente e independiente, en su organización, estructura jurídica y capacidad decisoria, de cualquier administrador de la infraestructura, empresa ferroviaria, organismo de tarifación, organismo de adjudicación y organismo notificado y de cualquier parte cuyos intereses pudieran entrar en conflicto con el cometido confiado al organismo de investigación, así como funcionalmente independiente de la autoridad responsable de la seguridad y de cualquier regulador de los ferrocarriles.

En transposición del mencionado artículo 21, y al amparo de la habilitación legal dada sobre la materia por la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, el Reglamento sobre seguridad en la circulación de la Red Ferroviaria de Interés General, aprobado por Real Decreto 810/2007, de 22 de junio, dedicó su título III (actualmente derogado) a la investigación de los accidentes e incidentes ferroviarios, estableciendo en su artículo 21 la competencia de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios (CIAF), creada por la misma norma, para la investigación técnica de los accidentes ferroviarios graves que se produjeran sobre la Red Ferroviaria de Interés General, así como la investigación en la misma de los demás accidentes e incidentes ferroviarios cuando así lo considerase. En sus inicios, su ámbito de actuación, de acuerdo con la normativa vigente en el momento, era la investigación de todos aquellos accidentes en los que se produjera al menos una víctima mortal. Posteriormente, su competencia evolucionó también hacia la investigación técnica de todos los sucesos de los que pudieran extraerse enseñanzas relevantes para la mejora de la seguridad ferroviaria.

El desarrollo reglamentario de las previsiones en materia de investigación de accidentes e incidentes ferroviarios se desgajó del Reglamento sobre seguridad en la circulación de la Red Ferroviaria de Interés General, con la aprobación del Real Decreto 623/2014, de 18 de julio, por el que se regula la investigación de los accidentes e incidentes ferroviarios y la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, cuyo objeto y finalidad se centran en exclusiva en esta materia.

Finalmente, la existencia de la CIAF quedó establecida en nuestro ordenamiento con norma de rango legal en la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, que asume la definición ya dada en el Real Decreto 810/2007, de 22 de junio, si bien con una ampliación en cuanto a las investigaciones que la Comisión puede realizar potestativamente, que ya no quedan restringidas a accidentes graves que se produzcan en la Red Ferroviaria de Interés General sino que se extienden, en general, a cualquier accidente ferroviario que la CIAF considere oportuno investigar por su repercusión potencial en la seguridad de la circulación ferroviaria. Por otra parte, la ley consolida la independencia funcional de la CIAF y regula, entre otros aspectos, su composición, elevando a norma con rango de ley la previsión de intervención del Congreso de los Diputados en el nombramiento de sus miembros.

En segundo lugar, en lo relativo a la investigación de accidentes e incidentes marítimos, la existencia de la Comisión permanente de investigación de accidentes e incidentes marítimos (CIAIM) tiene su origen en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar (Montego Bay, Jamaica, 1982), ratificada por España el 15 de enero de 1997. Así, el artículo 94 de la Convención insta a los Estados a investigar cualquier accidente marítimo o cualquier incidente de navegación en alta mar en el que se haya visto implicado un buque que enarbole su pabellón y en el que hayan perdido la vida o sufrido heridas graves personas nacionales de otro Estado o se hayan ocasionado graves daños a los buques, a las instalaciones de otro Estado o al medio marino.

Por otro lado, la regla 21 del capítulo I del anexo del Convenio internacional para la Seguridad de la vida humana en el mar (SOLAS), de 1974, ratificado por España el 16 de agosto de 1978, y el artículo 12 del Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques (MARPOL), 1973/78, ratificado por España el 22 de junio de 1984, obligan a las administraciones de los Estados parte a investigar todo accidente sufrido por cualquier buque con derecho a enarbolar su pabellón y sujeto a las disposiciones del propio convenio, siempre que dicha investigación pueda contribuir a la introducción de cambios en las reglas que en el mismo se contienen. A las normas anteriores han venido a unirse posteriormente distintas Resoluciones sobre la materia de la Asamblea de la Organización Marítima Internacional (OMI), así como la normativa aprobada por la Unión Europea.

En lo relativo al ordenamiento nacional, la existencia de un órgano *ad hoc* dedicado a la investigación técnica de accidentes marítimos se remonta al año 1988, cuando se aprobó la Orden del Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones de 14 de abril de 1988, por la que se crea la Comisión Permanente de Investigación de Siniestros Marítimos, ya extinta, a la que se encomendó la investigación de los siniestros en los que concurrieran circunstancias de especial gravedad que aconsejaran su cooperación técnica para la instrucción de los expedientes sobre accidentes tramitados por la Dirección General de la Marina Mercante.

La creación de dicha Comisión respondió, de acuerdo con la parte expositiva de la propia orden ministerial, tanto al cumplimiento de los compromisos internacionales de España sobre la materia como al hecho de que, ya en 1988, «la creciente complejidad técnica de la navegación y de los buques de la marina civil, así como la cada vez mayor gama y cuantía de productos transportados por mar que suponen una amenaza contaminante para el medio marino, aconsejan el establecimiento de un órgano colegiado de investigación capaz de determinar, con la máxima garantía posible, las causas de los siniestros marítimos más importantes producidos no solo en los buques de nuestra flota, sino en todos aquellos que puedan suponer o supongan un grave riesgo de contaminación para nuestro dominio público marítimo-terrestre».

Si bien la norma de 1988 y las que posteriormente la reformaron o derogaron determinaban la adscripción orgánica de la Comisión a distintos órganos del Estado con competencia en materia de marina mercante, a los solos efectos de dotación de medios, dichas normas establecían un sistema de nombramiento de las y los miembros de la Comisión «por razón de cargo», siendo las personas designadas funcionarios de la Administración del Estado con distintas responsabilidades en el ámbito de la marina mercante. Por otro lado, la normativa no establecía expresamente la independencia funcional del órgano colegiado frente a su Administración de adscripción, o frente a cualquier otro actor del sector marítimo.

El Real Decreto 862/2008, de 23 de mayo, por el que se regula la investigación de los accidentes e incidentes marítimos y la Comisión Permanente de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos, determinó por primera vez de forma expresa la mencionada independencia funcional y estableció un sistema de nombramiento de las y los miembros del Pleno de la Comisión más acorde con dicha independencia. La existencia de la CIAIM y su adscripción orgánica al entonces Ministerio de Fomento se consagró con rango legal 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, que en su artículo 265 estableció también su independencia funcional de las autoridades marítimas, portuarias, de costas o de cualquier otra cuyos intereses pudieran entrar en conflicto.

El precepto legal fue posteriormente desarrollado por el 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, en el que la independencia de la CIAIM es reforzada al preverse, junto a la ya mencionada independencia funcional, que el nombramiento del Pleno se realice entre personas de reconocido prestigio y competencia profesional en el sector marítimo, una vez escuchadas las propuestas de los organismos y asociaciones profesionales del sector.

En tercer lugar, en el ámbito de la aviación civil, la existencia de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil (CIAIAC) data de 1974, cuando se creó por medio del Decreto 959/1974, de 28 de marzo, sobre investigación e informe de los accidentes de aviación civil, que instauró un completo procedimiento para averiguar desde un punto de vista exclusivamente técnico las causas de los accidentes y formular recomendaciones para la mejora de la seguridad de la navegación aérea.

Posteriormente, el Real Decreto 389/1998, de 13 de marzo, sobre investigación de los accidentes e incidentes de aviación civil, derogó el Decreto 959/1974, de 28 de marzo, y fue el instrumento que traspuso a nuestro ordenamiento la Directiva 94/56/CE, de 21 de noviembre, por la que se establecen los principios fundamentales que rigen la investigación de los accidentes e incidentes de aviación civil, de acuerdo con el anexo 13 del Convenio de Aviación Civil Internacional, elaborado en Chicago, el 7 de diciembre de 1944, anexo hoy

vigente en su duodécima revisión, que data de julio 2020, bajo el título «Investigación de accidentes e incidentes de aviación».

Sin embargo, no fue hasta la aprobación de la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, cuando se consagró con rango legal la existencia de la Comisión y se reforzó su independencia frente a la Administración General del Estado, estableciendo límites en el sistema de designación y nombramiento de los miembros de su Pleno.

Igualmente, al regularse en dicha ley el régimen jurídico aplicable a las investigaciones técnicas de esta Comisión se dio un paso fundamental al orientarlas a la determinación de las causas de los sucesos investigados para mejorar la seguridad en el transporte y no a la determinación de la culpa o responsabilidad, que pertenece a otros ámbitos de investigación y compete a otros poderes del Estado. Sin perjuicio de ello, la Ley 21/2003, de 7 de julio, también reguló, en los preceptos relativos a la cesión de datos, un régimen específico para atender los requerimientos judiciales de la investigación en el ámbito penal, de eventuales Comisiones Parlamentarias de Investigación o de otros organismos de investigación técnica de accidentes e incidentes.

A la vista de los antecedentes normativos y orgánicos en los ámbitos ferroviario, marítimo y de aviación civil, cuya evolución se acaba de resumir en los párrafos anteriores y frente a la estructura fragmentada descrita, esta ley crea un organismo único multimodal que asume las competencias de investigación técnica de accidentes ferroviarios, marítimos y de aviación civil, hasta ahora atribuidas a las tres Comisiones adscritas al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

Este único organismo facilitará el aprovechamiento de las economías de escala, como consecuencia de la optimización de estructuras organizativas y de recursos que subyace a la creación de un organismo multimodal único donde actualmente existen tres comisiones de investigación diferenciadas, aunque con metodologías y procedimientos de investigación técnica semejantes. Tal optimización no será óbice para garantizar la necesaria especialización técnica y procedimental, mediante la existencia de tres direcciones de investigación técnica especializadas en cada uno de los modos de transporte. Además, la Autoridad fomentará, se mantendrá al día y empleará enfoques contemporáneos dentro del repertorio de metodologías de investigación.

El organismo se crea como Autoridad Administrativa Independiente, de las previstas en el artículo 109 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público. El refuerzo de su independencia para el desarrollo de las obligaciones en materia de investigación técnica de accidentes e incidentes en los modos de transportes ferroviario, marítimo y de aviación civil, a los efectos de la mejora de su seguridad, no sólo deriva de la forma jurídica elegida para el mismo, sino también de la modificación del sistema de designación de la persona que ostente la Presidencia y de los Consejeros y Consejeras, a diferencia del régimen de designación de las personas integrantes de los Plenos de los órganos administrativos precedentes.

Así, la persona que ostente la Presidencia será nombrada mediante real decreto del Consejo de Ministros, previa conformidad de la Comisión competente del Congreso de los Diputados. Debe recordarse que en el esquema precedente no se preveía papel alguno de las Cortes Generales en la designación de aquella ni en la de los vocales del Pleno de la CIAIM y, en el caso de la CIAIAC y la CIAF, el papel del legislativo se reducía prácticamente a la posibilidad de vetar al candidato propuesto para la Presidencia por la persona titular del ministerio competente en materia de transporte ferroviario, marítimo y aviación civil a quien le correspondían igualmente los nombramientos de los miembros de los Plenos de las tres Comisiones.

El refuerzo del papel de las Cortes Generales y, con ello, de la independencia de la nueva Autoridad frente a la Administración General del Estado, a la que se adscribe, deriva también de la capacidad de veto por parte de la Comisión parlamentaria competente respecto a los candidatos a Consejero o Consejera de la Autoridad, frente al sistema precedente en el que, en los dos supuestos en que se preveía participación del poder legislativo en el nombramiento de los vocales de las Comisiones de investigación, lo era a meros efectos informativos.

Por otra parte, esta ley garantiza la autonomía financiera de la Autoridad respecto a la Administración General del Estado, lo que supone, sin duda, un refuerzo importante de su

independencia frente a eventuales injerencias, al establecer que sus fuentes de financiación serán, entre otras, las cantidades que puedan consignarse en las correspondientes leyes anuales de Presupuestos Generales del Estado, su participación en los porcentajes previstos en esta ley en la recaudación realizada con base en determinadas tasas relacionadas con la seguridad en los modos de transporte, los bienes y valores que constituyan su patrimonio y los rendimientos que éstos puedan generar, así como otras fuentes que pudieran preverse en posteriores normas con rango de ley.

Finalmente, frente al sistema precedente, la ley ordena la dedicación exclusiva de la persona que ostente la Presidencia y de los Consejeros y Consejeras de la Autoridad al ejercicio de las funciones derivadas de dichos cargos; les somete al régimen de incompatibilidades de los altos cargos de la Administración General del Estado, y establece un periodo de dos años tras el cese en el que no podrán ejercer en el ámbito privado actuaciones relacionadas con las competencias de la Autoridad.

II

El sistema seguido hasta ahora por España de cara al cumplimiento de las obligaciones de investigación técnica de accidentes en los modos de transporte ferroviario, marítimo y de aviación civil, para la mejora de la seguridad en los mismos a partir del análisis de las causas de los accidentes e incidentes que se puedan producir, no sólo diferencia entre los tres modos de transporte en lo organizativo, sino también en el régimen jurídico aplicable a las propias investigaciones técnicas llevadas a cabo.

Así, cabe decir que las normativas sectoriales aplicables a las investigaciones técnicas sobre cada uno de los modos de transporte comparten la adscripción orgánica de las tres Comisiones al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, y la garantía de su independencia funcional frente a cualquier poder público, incluido el propio Departamento de adscripción. Sin embargo, los regímenes jurídicos aplicables a cada una de las Comisiones de investigación técnica de accidentes son dispares entre sí en lo relacionado con la protección de la información que se obtiene durante la investigación técnica y las limitaciones para su cesión a terceras personas por parte del órgano de investigación.

El origen de algunas de las diferencias que han existido hasta la aprobación de esta ley entre las normativas sectoriales sobre investigaciones técnicas de accidentes e incidentes en los distintos modos de transporte vigentes se debe a las propias diferencias dentro de la normativa de la UE de la que traen causa respectivamente: la Directiva (UE) 2016/798, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2016, sobre la seguridad ferroviaria; la Directiva 2009/2018, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, por la que se establecen los principios fundamentales que rigen la investigación de accidentes en el sector del transporte marítimo y se modifican las Directivas 1999/35/CE del Consejo y 2002/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo; y, por último, el Reglamento (UE) n.º 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.

Frente a la situación precedente, el contenido de la normativa europea aplicable a las investigaciones técnicas reguladas en esta ley da amparo a que se homogeneice el régimen jurídico sobre la protección de la información y el deber de reserva, en los siguientes términos:

En primer lugar, se establece el principio de transparencia y participación de las personas afectadas en las investigaciones, lo que no sólo es coherente con los principios de participación, proximidad a la ciudadanía, eficacia y eficiencia consagrados en el artículo 3.1 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, sino que además está expresamente previsto en la normativa de la UE en el ámbito ferroviario, y no colisiona con la aplicable a la investigación técnica de accidentes marítimos o de aviación civil. Dicho principio debe guardar, en todo caso, justo equilibrio con el deber de reserva que impera sobre la investigación técnica, pues la información a proporcionar a los interesados se centra en la situación de dicha investigación, y no en los medios de prueba utilizados en la misma, a lo que se añade la posibilidad de que el organismo competente para las investigaciones limite, caso por caso, motivada y excepcionalmente, estos principios de apertura y participación, o incluso llegue a prescindir de ellos.

En segundo lugar, se concretan los documentos sometidos al deber de reserva o confidencialidad. A partir de la amplitud con la que se aborda la cuestión en la normativa de la UE sobre el modo ferroviario, el contenido de esta ley sobre la materia tiene como base la coincidencia de las regulaciones de la Unión Europea en los ámbitos marítimo y aéreo respecto a las actuaciones, documentos e información obrantes en la investigación técnica sobre los cuales impera el deber de reserva.

Así, el deber de reserva afecta a las declaraciones realizadas por cualquier persona ante la Autoridad en el curso de una investigación, la identidad de estas personas, así como a toda información de índole especialmente sensible, incluida la relativa a la salud de las personas.

En el ámbito aéreo, además, el ámbito objetivo del deber de reserva es ampliado, con la aplicación directa de lo previsto en los apartados 1 y 2 del artículo 14 del Reglamento (UE) núm. 996/2010, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de octubre.

En tercer lugar, se determina el alcance de este deber de reserva, nuevamente a partir de una situación similar a la anterior, pues la normativa de la UE sobre el ámbito ferroviario es igualmente amplia, y existen fuertes similitudes en lo establecido para los otros dos modos de transporte por sus normativas sectoriales.

Así, de acuerdo con la presente ley y para las investigaciones técnicas en cualquiera de los tres modos de transporte, el deber de reserva cede en los siguientes supuestos: ante requerimientos de los órganos judiciales o del Ministerio Fiscal en el orden penal; ante solicitudes de Comisiones parlamentarias de investigación; en el marco de actuaciones conjuntas con otros organismos de investigación técnica de accidentes o incidentes de transporte; cuando el propio organismo regulado en esta ley determine que ello es lo más eficaz para prevenir un accidente o incidente grave; así como cuando la Autoridad o un órgano judicial consideren motivadamente que los beneficios de la divulgación de los registros para fines distintos de los establecidos en la ley compensan el posible efecto adverso de su divulgación para la investigación en curso o para futuras investigaciones.

Junto a lo anterior, en las investigaciones relativas al ámbito aéreo se añade el contenido del artículo 14.3 del Reglamento (UE) núm. 996/2010, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de octubre, de aplicación directa.

Finalmente, sin perjuicio de lo anterior y en relación con los requerimientos provenientes de los poderes judicial o legislativo, o del Ministerio Fiscal, se prevé un trámite previo a la cesión de la información, en el que la Autoridad creada por esta ley podrá argüir razones para que, a decisión del requirente, se anule la petición de la información o esta sea pospuesta.

Por otro lado, la ley establece un régimen especial de acceso a la información pública previsto en la Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno.

III

Esta ley consta de cuarenta y un artículos distribuidos en cuatro títulos, diez disposiciones adicionales, una disposición transitoria, una disposición derogatoria y siete disposiciones finales.

El título preliminar consta de un artículo por el que se crea la Autoridad Administrativa Independiente para la investigación técnica de accidentes e incidentes ferroviarios, marítimos y de aviación civil, se establece su naturaleza jurídica y se determina que se relaciona con el Gobierno a través del ministerio competente en materia de transporte ferroviario, marítimo y aviación civil (actualmente el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible).

El título I consta de cinco capítulos. El capítulo I, artículos 2 y 3, recoge las disposiciones de carácter general, estableciendo el régimen jurídico aplicable a las investigaciones técnicas competencia de la Autoridad, así como la finalidad de las mismas.

El capítulo II aborda en los artículos 4 a 6, el ámbito de aplicación de la norma en cada uno de los modos de transporte afectados.

El capítulo III, sobre el procedimiento de investigación técnica, que comprende los artículos 7 a 13, comienza consagrando los principios de transparencia, participación de los interesados y «cultura justa»; establece las potestades del equipo investigador; desarrolla las

distintas fases del procedimiento y, por último, regula el informe final, las recomendaciones de seguridad y el sistema para su seguimiento.

Por «cultura justa» se entiende una cultura en la que no se castigue a los operadores y demás personal de primera línea por sus acciones, omisiones o decisiones cuando sean acordes con su experiencia y capacitación, pero en la cual no se toleren la negligencia grave, las infracciones intencionadas ni los actos destructivos.

El capítulo IV, dedica los artículos 14 a 17 al régimen de la información de la investigación, con especificación de la extensión y límites del deber de reserva; y el establecimiento de un régimen jurídico específico de acceso a la información obtenida en el marco de las investigaciones técnicas de la Autoridad en relación con la normativa general de transparencia y acceso a la información pública. El artículo 15 aborda específicamente los aspectos relativos a la información a las víctimas, sus familiares y las asociaciones de víctimas.

Finalmente, el capítulo V, que se divide en tres secciones, regula las relaciones de la Autoridad con otras instituciones en los artículos 18 a 28, estableciendo el deber de colaboración como principio general en el marco de las investigaciones técnicas. La sección primera, que consta del artículo 19, regula las relaciones con las Cortes Generales. La sección segunda, denominada «Relaciones con el Poder Judicial y el Ministerio Fiscal» comprende los artículos 20 a 27 y regula el acceso al lugar del accidente o incidente; la protección de pruebas y acceso a las mismas; los interrogatorios iniciales y en curso sobre el estado de cada proceso; el intercambio de información; el uso adecuado de la información relativa a la seguridad; la resolución de conflictos y, por último, los aspectos relativos a la participación de personas adscritas a la Autoridad en procesos judiciales.

Cierra este capítulo V la sección tercera, que regula en su artículo 28 la colaboración con otras autoridades de investigación técnicas de accidentes e incidentes.

El título II, dividido en dos capítulos, comprende en los artículos 29 a 38, los preceptos dedicados a la organización y funcionamiento de la Autoridad, que se articula en torno a la existencia de un Consejo, encabezado por la persona que ostente la Presidencia de la Autoridad e integrado, junto a esta, por seis Consejeros y Consejeras especializados de dos en dos en cada una de las ramas de actividad competencia de la Autoridad; tres Direcciones de investigación técnica de accidentes e incidentes, una para cada uno de los modos de transporte; y la Secretaría General, cuyo titular desempeña al mismo tiempo la Secretaría del Consejo.

Destaca, frente al sistema precedente, la potenciación del papel de las Cortes Generales y, concretamente, del Congreso de los Diputados, pues la Comisión competente del Congreso tendrá también la posibilidad de vetar a los Consejeros y Consejeras propuestos por la persona titular del ministerio competente en materia de transporte ferroviario, marítimo y de aviación civil, previa comparecencia ante la misma de los candidatos.

En lo relativo al régimen y estatuto administrativo de la persona que ostente la Presidencia y de los Consejeros y Consejeras, cabe destacar que tendrán dedicación exclusiva, y un régimen de incompatibilidad absoluta para el ejercicio de cualquier actividad profesional, pública o privada, retribuida o no, que no sea inherente a su cargo. Esta incompatibilidad se extiende al ejercicio de cualquier actividad profesional privada relacionada con el ámbito de actuación de la Autoridad en los dos años siguientes a su cese como miembros del Consejo.

El título III, integrado por los artículos 39 a 41, está dedicado a la contratación, financiación, presupuestación y control de la Autoridad, cuyos ingresos provendrán de su participación en los ingresos recaudados por determinadas tasas, las asignaciones que puedan ser establecidas anualmente en las correspondientes leyes de Presupuestos Generales del Estado, los bienes y valores que constituyan su patrimonio y los rendimientos que estos puedan generar, así como cualquier otro que les sea atribuido por una norma con rango legal. El artículo 41 aborda las cuestiones relativas a su presupuesto, régimen de contabilidad y control económico y financiero.

La parte final de la ley cuenta con diez disposiciones adicionales, una disposición transitoria, una disposición derogatoria y siete disposiciones finales. En primer lugar, las diez disposiciones adicionales regulan, respectivamente, la extinción de los órganos competentes en las materias que pasan a ser atribuidas a la Autoridad, el sometimiento de la política de

nombramientos en la Autoridad al principio de presencia equilibrada de mujeres y hombres en los cargos de responsabilidad cuya designación corresponda a los poderes públicos, el cumplimiento de la normativa sobre protección de datos de carácter personal por parte de la Autoridad, la reducción del mandato de la mitad de los Consejeros o Consejeras de la Autoridad en su composición inicial para poder dar cumplimiento a la regla de renovación por mitades cada tres años, las relaciones de la Autoridad en el ámbito de la investigación técnica de accidentes e incidentes con las Comunidades Autónomas competentes, el principio de colaboración con las policías autonómicas, la creación de una unidad de apoyo técnico en la Autoridad para dar soporte a las direcciones de investigación técnica, la elaboración por el Ministerio competente de los protocolos necesarios para la asistencia a las víctimas, el aumento del límite de endeudamiento de ADIF-Alta Velocidad y RENFE-Operadora para el ejercicio 2024 y la creación de una Unidad de asistencia familiar.

La disposición transitoria única dispone que, hasta la constitución de la Autoridad, las actuales Comisiones de investigación continuarán desarrollando sus funciones en aplicación de lo dispuesto en esta ley, manteniéndose en vigor las disposiciones reglamentarias que las regulan en todo lo que no se opongan a la misma.

La disposición derogatoria única aborda la de la normativa de igual o inferior rango precedente a la presente ley y que la contradiga o resulte incompatible con su contenido, sin perjuicio de que se establece expresamente que los órganos hasta el momento competentes en las materias que pasan a ser atribuidas a la Autoridad seguirán ejerciendo sus funciones, en aplicación de lo previsto en esta misma ley, en tanto no se proceda a la constitución de la Autoridad. Igualmente, en tanto no se produzca el desarrollo reglamentario de esta ley, dichos órganos o, en su caso, la propia Autoridad, actuarán conforme a la normativa reglamentaria dictada en desarrollo de las normas legales derogadas por la presente ley, en todo lo que no se oponga o contradiga el contenido de esta.

Por último, las tres primeras disposiciones finales se dedican a la modificación de determinados preceptos sobre tasas en la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, 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 la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, para establecer la participación de la Autoridad en lo recaudado en aplicación de las mismas.

La disposición final cuarta recoge los títulos competenciales; la disposición final quinta señala las habilitaciones de desarrollo normativo y ejecutivo de la ley; la sexta ordena la aprobación mediante real decreto del estatuto orgánico de la Autoridad en el plazo máximo de un año desde la entrada en vigor de la ley, como requisito previo para su constitución y funcionamiento efectivo; y por último, la disposición final séptima establece la entrada en vigor de la ley a los veinte días de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado», excepto lo dispuesto en las disposiciones finales primera, segunda y tercera respecto de las tasas con las que se financia la Autoridad.

IV

Esta ley se adecua 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.

Así, de acuerdo con los principios de necesidad y eficacia, esta norma se justifica en el objetivo de reforzar la independencia de la estructura administrativa dedicada a la investigación técnica de accidentes e incidentes en los modos de transporte que constituyen su ámbito de aplicación, sumando a la independencia funcional ya establecida en la normativa precedente, la orgánica frente a la Administración General del Estado, lo que requiere la creación de una Autoridad Administrativa Independiente, para lo cual es imprescindible la aprobación de una norma con rango legal, en cumplimiento de lo previsto en el artículo 109 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre.

Se cumple el principio de proporcionalidad, ya que la regulación se limita a la creación de la Autoridad, con determinación de su ámbito de actuación y los aspectos de organización y funcionamiento a abordar en una norma con rango legal, entre ellos, su vinculación a las Cortes Generales y sus relaciones con el Poder Judicial, el Ministerio Fiscal, y organismos homólogos extranjeros; las potestades del equipo investigador y el régimen de la información

de la investigación, su régimen jurídico en relación con la normativa general sobre transparencia e información pública, y los derechos que asisten a las víctimas, sus familiares y a las asociaciones de víctimas. La modificación de la normativa legal precedente en materia de tasas, imprescindible para garantizar la autonomía financiera de la Autoridad, requiere igualmente norma con rango legal.

A fin de garantizar el principio de seguridad jurídica, la iniciativa normativa se ejerce de manera coherente con el resto del ordenamiento jurídico, nacional, de la Unión Europea e internacional, sobre la materia.

En aplicación del principio de eficiencia, se limitan las cargas administrativas a las imprescindibles para la consecución de los fines descritos, siempre dentro del marco del ordenamiento jurídico nacional, de la Unión Europea e internacional. Por otro lado, la atribución a un solo organismo de competencias hasta ahora ejercidas por tres órganos administrativos distintos contribuye a racionalizar la gestión de los recursos públicos.

En aplicación del principio de transparencia, la ley se ha tramitado con arreglo a las previsiones sobre la materia de la Ley 50/1997, de 27 de noviembre, del Gobierno.

Esta ley se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.20.ª de la Constitución, que atribuye al Estado la competencia exclusiva sobre marina mercante y el artículo 149.1.21.ª de la Constitución que atribuye al Estado la competencia exclusiva sobre ferrocarriles y transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una Comunidad Autónoma y, por último, al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.25.ª de la Constitución, que atribuye al Estado la competencia exclusiva sobre las bases del régimen minero y energético.

Esta ley se dicta de acuerdo con el Consejo de Estado.

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 4. *Accidentes e incidentes ferroviarios.*

1. La Autoridad investigará los accidentes ferroviarios graves que se produzcan sobre la Red Ferroviaria de Interés General definida en la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario.

Asimismo, la Autoridad decidirá si investiga el resto de accidentes y los incidentes que, en condiciones ligeramente distintas, podrían haber provocado accidentes graves, incluidos fallos técnicos de los subsistemas estructurales o de los componentes del sistema ferroviario, teniendo en cuenta las siguientes circunstancias:

a) La gravedad del accidente o incidente.

b) Si forma parte de una serie de accidentes o incidentes con repercusión en el sistema en su conjunto.

c) Sus repercusiones sobre la seguridad ferroviaria.

d) Las peticiones de los administradores de infraestructuras, de las empresas ferroviarias y de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, del ministerio competente en materia de transporte ferroviario, marítimo y de aviación civil, o de las comunidades autónomas que hayan asumido competencias en materia de transporte respecto de los accidentes o incidentes sometidos a la obligación de investigación técnica de acuerdo con la normativa comunitaria aplicable sobre investigación técnica de accidentes e incidentes.

2. Por accidentes ferroviarios se entenderán los sucesos repentinos no deseados ni intencionados, o la cadena de sucesos de ese tipo, de consecuencias perjudiciales, tales como colisiones, descarrilamientos, accidentes en pasos a nivel, daños causados a personas por material rodante en movimiento, incendios y otros.

3. Se considerarán accidentes graves en el ámbito ferroviario la colisión o descarrilamiento de trenes que cause al menos una víctima mortal o cinco o más heridos graves o grandes daños, que la Autoridad pueda estimar inmediatamente en al menos un total de dos millones de euros, que afecten al material rodante, a la infraestructura o al medio ambiente, y cualquier otro accidente de iguales consecuencias que tenga un efecto evidente en la normativa de seguridad ferroviaria y la gestión de la seguridad.

4. Por último, se considerará incidente ferroviario cualquier incidencia, distinta de un accidente o accidente grave, que pueda afectar a la seguridad de las operaciones ferroviarias.

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.

Artículo 6. *Accidentes e incidentes de aviación civil.*

1. La Autoridad investigará los accidentes e incidentes graves en la aviación civil a que está obligada de conformidad con lo establecido en el Reglamento (UE) 996/2010, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de octubre de 2010.

Así mismo, la Autoridad podrá decidir investigar los demás incidentes de aviación civil, así como los accidentes o incidentes graves en otro tipo de aeronaves, producidos en el territorio sobre el que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción conforme a los tratados internacionales y la legislación vigente o, fuera del mismo, cuando una persona de nacionalidad española haya sufrido daños relevantes, en virtud de los acuerdos de cooperación o colaboración que se suscriban al respecto, cuando se considere que de dicha investigación pueden derivarse enseñanzas para la mejora de la seguridad.

2. Por accidente, incidente e incidente grave de aviación civil, se entenderán los sucesos así definidos en el artículo 2 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.

3. La Autoridad actuará conjuntamente con la Comisión para la Investigación Técnica de los Accidentes de Aeronaves Militares (CITAAM) en los accidentes e incidentes graves de la aviación civil en los que se vean involucradas aeronaves o dependencias militares de servicios de tránsito aéreo.

CAPÍTULO III

Procedimiento de investigación técnica

Artículo 7. *Principios de transparencia, de participación de los interesados y «cultura justa».*

1. La investigación de los accidentes e incidentes se llevará a cabo con criterios de máxima transparencia, permitiendo el acceso a la información de las víctimas directamente relacionadas con la investigación de que se trate y de las partes interesadas, oyendo a todas las partes y compartiendo los resultados, sin perjuicio de lo establecido en materia de tratamiento de la información reservada por todas las personas que tengan acceso a la misma, en los términos previstos en esta ley. Para ello se llevarán a cabo las sesiones informativas que se consideren necesarias.

2. No obstante lo establecido en el apartado anterior, la Autoridad podrá, mediante resolución motivada, limitar o denegar el acceso de todos o alguno de los interesados en la investigación a la información relativa a la misma. En todo caso, la Autoridad tendrá en cuenta las necesidades de las víctimas directamente relacionadas con la investigación técnica de que se trate y las de sus familiares y los mantendrá informados de los avances de la investigación, de acuerdo con lo establecido en el artículo 15 de esta ley.

3. En el marco de la investigación se dará la oportunidad de facilitar información técnica pertinente a los administradores de infraestructuras, a las empresas que realizan servicios de transporte, actividad pesquera o investigación y explotación de hidrocarburos en el medio marino, las personas que desempeñen una función relacionada con la instalación, modificación, mantenimiento, reparación, revisión, control en vuelo o inspección de instalaciones de navegación aérea, proveedores de servicios, a las autoridades nacionales de seguridad, las Agencias competentes de la Unión Europea, las víctimas directamente relacionadas con la investigación de que se trate y a sus familiares, propietarios de bienes dañados, fabricantes, los servicios de socorro implicados y representantes del personal y de los usuarios.

A estos efectos, en la investigación de accidentes marítimos y de aviación civil se estará a lo dispuesto, respectivamente, en el capítulo 13 de la parte II del Código de investigación de siniestros (Código de Normas internacionales y prácticas recomendadas para la investigación de los aspectos de seguridad y siniestros y sucesos marítimos), y en el artículo 16, apartados 3 y 4, del Reglamento UE 996/2010, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de octubre de 2010.

4. La Autoridad velará por el respeto al principio de «cultura justa» en el marco de la investigación técnica de accidentes e incidentes en los modos de transporte ferroviario, marítimo y de aviación civil, favoreciendo la protección de la información reservada y el respeto a los derechos de las personas que participen en el procedimiento de investigación en los términos establecidos en esta ley.

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.

Artículo 10. *Actuaciones de investigación.*

1. Durante la investigación, la Autoridad realizará todas las pruebas y solicitará todos los informes que resulten pertinentes para que el informe final, regulado en el artículo 11 de esta ley, determine plenamente las causas del accidente o incidente investigado y se formulen las recomendaciones adecuadas para la mejora de la seguridad.

2. Los sujetos que, por su actuación como fabricantes, operadores de transporte, administradores de la infraestructura, entidades prestadoras de servicios de navegación aérea, reguladores o supervisores del sistema de transporte, y aquellos otros que tengan una relación directa o indirecta con el accidente o incidente producido, están obligados a colaborar con la Autoridad en la investigación del accidente o incidente, suministrando toda la información que les sea solicitada a tal fin.

En todo caso, la Autoridad pondrá a disposición de dichos sujetos y de las víctimas, asociaciones de víctimas y familiares directamente relacionadas con la investigación de que se trate, el proyecto de informe final antes de ser aprobado, con objeto de que puedan realizar las aportaciones que consideren oportunas.

3. En los accidentes e incidentes de aviación civil, los comentarios del titular del certificado del diseño, del fabricante y del operador interesado se solicitarán a través de las autoridades afectadas.

4. Las partes implicadas en los accidentes e incidentes investigados por la Autoridad están obligadas a:

a) Salvaguardar toda la información obtenida antes, durante y después del accidente o incidente, incluyendo documentos, grabaciones de voz y datos.

b) Evitar la sobregrabación u otro tipo de alteración de dicha información.

c) Evitar las interferencias con cualquier otro equipo que pudiera considerarse razonablemente pertinente para la investigación técnica.

d) Recopilar y conservar diligentemente todas las pruebas a efectos de las investigaciones de seguridad.

5. La Autoridad, por acuerdo del Consejo, podrá solicitar la colaboración de los órganos, organismos, entidades o instituciones que, por sus funciones, puedan contribuir a la determinación de las causas de los accidentes e incidentes investigados.

Asimismo, la Autoridad podrá contar con la asistencia de personas expertas de reconocido prestigio nacional o internacional en las materias relacionadas con las cuestiones investigadas.

La colaboración y asistencia prevista en este apartado se podrá desarrollar siempre que no se produzca un conflicto de intereses con la investigación.

6. Sin perjuicio de lo establecido en los apartados anteriores, y para el caso de investigaciones de accidentes graves ocurridos en instalaciones o infraestructuras utilizadas para operaciones relacionadas con la investigación y explotación de hidrocarburos en el medio marino, la Autoridad contará con la cooperación de la Autoridad Competente para la Seguridad de las Operaciones Marinas en materia de hidrocarburos (en adelante, ACSOM), de acuerdo con lo establecido en el artículo 10.1.f) del Real Decreto-ley 16/2017, de 17 de noviembre, y en los términos establecidos en el Real Decreto 1339/2018, de 29 de octubre.

Artículo 11. *Informe final.*

1. La investigación de un accidente o incidente concluirá con la aprobación de un informe técnico en el que se analizarán sus causas y que incluirá, cuando proceda, recomendaciones de seguridad.

El informe final incluirá solamente aquella información que la Autoridad considere pertinente para el análisis del accidente o incidente.

En los términos que se determinen reglamentariamente, la Autoridad, de forma motivada, podrá finalizar el procedimiento de investigación con la publicación de un informe técnico simplificado.

2. El informe se publicará en el plazo más breve posible a través de la sede electrónica de la Autoridad y, en principio, en el plazo máximo de 12 meses desde la fecha del accidente o incidente. Este plazo podrá ampliarse por acuerdo motivado de la Autoridad por periodos máximos de 6 meses cuando sea necesario para concluir correctamente la investigación. En este caso, junto con el acuerdo de ampliación, se publicará un informe provisional detallando los avances de la investigación y las cuestiones de seguridad planteadas.

Artículo 12. *Alcance y efectos de las recomendaciones de seguridad.*

1. Las recomendaciones de seguridad de la Autoridad, dirigidas a cualquier destinatario y a cualquier ejecutor final, con capacidad, en su caso, de adoptar acciones para la mejora de la seguridad en los modos de transporte ferroviario, marítimo y de aviación civil, no serán vinculantes.

2. Las recomendaciones de seguridad no podrán constituir presunción de culpa o de responsabilidad por un accidente o incidente y podrán referirse a deficiencias que no constituyan la causa del accidente.

3. No será necesario esperar a la publicación del informe final para formular recomendaciones de seguridad. En caso de que se identifique una cuestión crítica de seguridad en el curso de una investigación, se hará saber a las partes afectadas, para adoptar inmediatamente una acción de seguridad.

Artículo 13. *Seguimiento del estado de cumplimiento y comunicación de las recomendaciones de seguridad.*

1. Los destinatarios o ejecutores finales, en su caso, de las recomendaciones de seguridad emitidas por la Autoridad deberán adoptar las medidas necesarias para satisfacer las recomendaciones, o motivar las razones para no hacerlo, e informar sobre ello a la Autoridad.

2. Si las recomendaciones se dirigen a organizaciones de otro Estado, la Autoridad las transmitirá a la mayor brevedad a la autoridad encargada de la investigación técnica de accidentes en dicho Estado, instándole a comunicarla al destinatario.

3. La Autoridad llevará un registro público de las recomendaciones emitidas y de las razones alegadas, en su caso, por los destinatarios o ejecutores finales de las mismas para no cumplirlas, y hará un seguimiento de su estado de cumplimiento.

4. Las recomendaciones de seguridad realizadas en los casos de accidentes e incidentes graves se remitirán a la mayor brevedad posible para conocimiento a las Autoridades europeas y organismos internacionales competentes en cada modo de transporte.

CAPÍTULO IV

Régimen de la información de la investigación

Artículo 14. *Información de la investigación.*

1. Se considera información de la investigación los datos, registros, grabaciones, declaraciones, comunicaciones e informes obtenidos por la Autoridad, incluyendo la obtenida por el equipo de investigación encargado en el desempeño de sus funciones.

La información de la investigación sólo podrá ser utilizada para los fines propios de la misma, sin perjuicio del derecho de información de las víctimas, sus familiares y las asociaciones de víctimas y familiares directamente relacionadas con la investigación de que se trate, así como del derecho de acceso a la información por parte de terceras personas, de acuerdo con lo previsto en esta ley.

2. Será información de carácter reservado, la siguiente:

a) Los testimonios de testigos, así como otras declaraciones, descripciones y anotaciones realizadas o recibidas por la Autoridad en el curso de la investigación.

b) Los documentos que revelen la identidad de las personas que hayan testificado en el contexto de la investigación.

c) La información sobre las personas implicadas en el accidente o incidente, cuando ésta sea especialmente sensible o de carácter privado, incluida la información sobre su estado de salud.

3. En el caso de investigaciones de accidentes o incidentes en el ámbito de aviación civil, será de aplicación lo establecido en los apartados 1 y 2 del artículo 14 del Reglamento (UE) núm. 996/2010, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de octubre de 2010, en materia de restricciones para la publicación o utilización de determinados registros obrantes

en la investigación, para fines distintos a la investigación, o a ésta u otros fines relacionados con la mejora de la seguridad de la aviación civil.

Artículo 15. *Información a las víctimas, familiares y asociaciones de víctimas y familiares directamente relacionadas con la investigación de que se trate.*

1. La Autoridad atenderá las necesidades de las víctimas directamente relacionadas con la investigación de que se trate y sus familiares, manteniéndoles informados, de manera clara y asequible, sobre el alcance y el progreso de la investigación realizada.

2. Siempre que la Autoridad considere, de forma motivada, que no se perjudican los objetivos de una investigación en curso, se facilitará a las víctimas, sus familiares y a las asociaciones de víctimas del accidente o incidente objeto de investigación que, en su caso, se constituyan, la siguiente información, antes de hacerla pública:

a) La información factual sobre el accidente o incidente, dentro de las 48 horas siguientes a la producción de éste.

b) La información factual obtenida durante los avances de la investigación, los procedimientos empleados, el informe final y las conclusiones y recomendaciones de la investigación técnica.

Artículo 16. *Régimen jurídico de acceso a la información.*

1. Las solicitudes de acceso a la información de carácter no reservado, obtenida en el marco de una investigación técnica, o de otra información obrante en la Autoridad, se sujetarán íntegramente a lo dispuesto por la Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno.

2. Respecto a la información de carácter reservado obtenida en el marco de una investigación técnica, las disposiciones de esta ley constituyen una regulación especial del derecho de acceso a la información pública, de las previstas en el apartado 2 de la disposición adicional primera de la Ley 19/2013, de 9 de diciembre; norma que resultará de aplicación supletoria a dichas solicitudes en todo lo no previsto específicamente en la presente ley.

Artículo 17. *Extensión y límites del carácter reservado de la información.*

1. Todas las personas que hayan tenido acceso a la información de carácter reservado a raíz de su participación en la investigación técnica o su relación con el accidente o incidente investigado, deberán mantener el deber de reserva respecto de la divulgación de la información.

El deber de reserva se extiende, respecto de la información de carácter reservado a la que hayan tenido acceso, al personal de terceros países que participe en los equipos de investigación, de conformidad con lo que se señale en el acuerdo a que se refiere el artículo 28 de esta ley; a las víctimas, sus familiares y asociaciones de víctimas del accidente o incidente objeto de investigación; y a las partes que hayan suministrado información en el marco de la investigación.

2. El deber de reserva tiene vigencia indefinida, subsistiendo mientras la información mantenga su carácter reservado.

3. La información de carácter reservado no podrá ser divulgada, comunicada o cedida a terceras partes, salvo en los siguientes casos:

a) Cuando sea requerida por los órganos judiciales o por el Ministerio Fiscal para la investigación y persecución de delitos.

b) Cuando lo soliciten las Comisiones Parlamentarias de Investigación previstas en el artículo 76 de la Constitución.

c) En las actuaciones de colaboración desarrolladas por la Autoridad con otros organismos de investigación técnica de accidentes e incidentes en los modos de transporte ferroviario, marítimo y de aviación civil, de acuerdo con lo establecido en las normas internacionales, europeas y nacionales sobre la materia.

d) En los supuestos en que el Consejo de la Autoridad considere que la comunicación de datos sea el modo más eficaz para prevenir un futuro accidente o incidente grave.

e) Cuando el Consejo de la Autoridad o un órgano judicial consideren motivadamente que los beneficios de la divulgación de los registros, para fines distintos a los previstos en esta ley, compensan el posible efecto adverso de dicha divulgación para la investigación en curso o para futuras investigaciones.

4. En los supuestos previstos en los párrafos a) o b) del apartado anterior, el órgano que requiera la información de carácter reservado realizará una comunicación a la Autoridad, informándole sobre el requerimiento que tenga previsto realizar, con carácter previo a que le sean aportados los documentos, se hagan las diligencias de investigación o se cite a una persona obligada por el deber general de reserva para tomarle declaración.

Dicha comunicación previa a la Autoridad tendrá por finalidad que ésta pueda manifestar lo que estime procedente sobre las siguientes cuestiones:

a) La oportunidad de preservar el carácter reservado de la información requerida.

b) La conveniencia de diferir la aportación de documentación, las diligencias de investigación o la declaración, a fin de que las mismas no afecten a una investigación técnica en curso.

c) La oportunidad de dar audiencia a terceras partes que pudieran verse afectadas por la aportación de documentación, las diligencias de investigación o la declaración.

d) En caso de citaciones a personas adscritas a la Autoridad, la idoneidad de la persona citada para emitir declaración sobre una investigación técnica concreta y la posibilidad de que preste declaración otra persona adscrita a la Autoridad que ésta considere más adecuada.

Una vez realizadas por la Autoridad las consideraciones que estime oportunas en el plazo máximo de 24 horas desde su solicitud, corresponderá al órgano requirente adoptar una decisión, que será definitiva.

5. En caso de que el organismo requirente sea de los contemplados en el párrafo c) del apartado 2, habrá de estarse a lo previsto en el acuerdo suscrito a que se refiere el artículo 28 de esta ley.

6. La Autoridad adoptará las medidas oportunas para evitar la revelación de la información de carácter reservado para propósitos distintos a la investigación técnica, al margen de los supuestos divulgación, comunicación o cesión previstos en esta ley.

7. El incumplimiento del deber de reserva regulado en este artículo determinará las responsabilidades penales, disciplinarias y las demás previstas por las leyes.

8. La Autoridad, al emplear y compartir información, adoptará las medidas oportunas para la protección de aquella sujeta a derechos de propiedad intelectual o industrial.

CAPÍTULO V

Relaciones con otras instituciones

Artículo 18. *Colaboración con otras instituciones en el marco de las investigaciones técnicas.*

1. La investigación técnica de accidentes e incidentes será independiente de cualquier otro procedimiento administrativo, judicial o parlamentario que se abra en relación con el suceso investigado y el personal de la Autoridad implicado en la investigación no podrá formar parte de otros equipos, grupos o ámbitos de investigación del incidente salvo acuerdo explícito de la Autoridad, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 27 respecto de la participación en procesos judiciales.

2. Con la finalidad de que los distintos procedimientos se desarrollen eficazmente, la Autoridad mantendrá las debidas relaciones de colaboración con las instituciones con competencias relacionadas con el accidente o incidente objeto de una investigación técnica.

Sección 1.ª Relaciones con las Cortes Generales

Artículo 19. *Relaciones con las Cortes Generales.*

1. Dentro del primer semestre del año, la Autoridad elaborará una memoria sobre las actividades y recomendaciones realizadas en el año natural anterior, así como sobre la información recibida en torno al estado de implantación de las recomendaciones efectuadas en años anteriores. La memoria se remitirá anualmente a la Comisión competente del Congreso de los Diputados.

2. La persona que ostente la Presidencia de la Autoridad comparecerá ante las Comisiones competentes del Congreso de los Diputados y del Senado tantas veces como sea requerida por estas y en los términos establecidos en los Reglamentos de las Cámaras.

En todo caso, comparecerá ante la Comisión competente del Congreso de los Diputados, al menos una vez al año, dentro del tercer trimestre, para dar cuenta de la memoria prevista en el apartado anterior.

3. La Autoridad estará, en cualquier requerimiento recibido de las Cortes Generales, a lo establecido en los Reglamentos parlamentarios y en el artículo 17 de esta ley.

Sección 2.ª Relaciones con el Poder Judicial y el Ministerio Fiscal

Artículo 20. *Relaciones con el Poder Judicial y el Ministerio Fiscal.*

1. Sin perjuicio de lo previsto en el artículo 17, si en el transcurso de una investigación técnica, se conoce o se sospecha que la comisión de un acto enmarcado en el accidente o incidente de que se trate pudiera constituir un ilícito penal, el investigador o investigadora encargado informará de inmediato para que la Autoridad, a través de la persona que ostente la Presidencia, lo comunique a la autoridad judicial competente o al Ministerio Fiscal.

Igualmente, la Autoridad informará a las autoridades judiciales o al Ministerio Fiscal, de forma inmediata una vez sea conocedora de cualquier accidente en el que haya víctimas mortales, así como de la intención de desplazar a su personal investigador hasta el lugar del suceso.

2. Cuando respecto de un accidente o incidente determinado se abra también una investigación judicial, tanto la Autoridad como la autoridad judicial competente velarán por que la investigación técnica y los procesos judiciales que pudieran iniciarse en relación con el accidente o incidente objeto de la misma estén coordinados y se garantice la salvaguarda y compatibilidad de los distintos fines perseguidos por ambas investigaciones.

3. A petición de la autoridad judicial, la Autoridad informará sobre el progreso de la investigación técnica; en concreto, sobre el estado en que se encuentra la investigación y la elaboración y aprobación del proyecto de informe, así como de su publicación.

4. La investigación técnica en ningún modo interferirá en las investigaciones judiciales, incluidas las encomendadas a la policía judicial.

5. Las actuaciones tendentes al cumplimiento de la obligación de cooperación mutua versarán sobre las siguientes cuestiones:

a) El acceso al lugar del accidente o incidente.
b) La protección de las pruebas y el acceso a las mismas.
c) Los interrogatorios iniciales y en curso sobre el estado de cada proceso.
d) El intercambio de información.
e) El uso adecuado de la información relativa a la seguridad.
f) La resolución de conflictos.

No obstante, lo previsto en esta ley, tales actuaciones podrán dar lugar a la celebración de convenios de los previstos en el artículo 47 y siguientes de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, con el Consejo General del Poder Judicial, con el Ministerio Fiscal, así como con cualesquiera otras autoridades que pudieran estar implicadas en las actividades relacionadas con las investigaciones, como mecanismo de cooperación entre las partes.

Artículo 21. *Acceso al lugar del accidente o incidente.*

1. A la espera de la llegada de los investigadores o investigadoras de la Autoridad, ninguna persona podrá modificar el estado del lugar del accidente, retirar muestras o restos materiales o desplazar su contenido, salvo que las autoridades competentes aprecien que resulta imprescindible por motivos de seguridad o como medida necesaria para socorrer a los heridos, en cuyo caso lo pondrán en conocimiento de los investigadores o investigadoras de la Autoridad tan pronto como se personen en el lugar del accidente.

2. Para el desarrollo de las operaciones *in situ,* tanto la investigación judicial como la investigación técnica deberán respetar y coordinarse con las necesarias labores de asistencia a las víctimas, actuaciones médico forenses y de policía científica, según las normas y protocolos que regulan esta materia.

Artículo 22. *Protección de pruebas y acceso a las mismas.*

1. La incautación y custodia de los restos materiales del accidente o incidente de que se trate corresponde a la autoridad judicial.

2. En coordinación con la autoridad y la policía judicial, el investigador o investigadora encargado, así como el personal debidamente acreditado bajo su dirección que le asista durante la investigación, podrá:

a) Acceder inmediatamente y sin restricciones ni trabas al lugar del accidente o incidente, así como al bien siniestrado, su contenido o sus restos.

b) Efectuar la anotación inmediata de las pruebas y la recogida controlada de restos o componentes del bien siniestrado para su examen o análisis.

c) Tener acceso inmediato a los registradores de datos, a su contenido o a cualquier otro registro pertinente y control sobre los mismos.

3. En el caso de que la Autoridad considere necesario para el proceso de la investigación de seguridad la recuperación del lugar del accidente o incidente de los registradores de datos, de algún componente del bien siniestrado o de su totalidad, será necesaria la previa autorización de la autoridad judicial, en los casos en que se haya abierto una investigación judicial, o bien de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad en los casos en que dicha investigación judicial no se haya abierto.

4. En caso de que dicha autorización se conceda, la Autoridad facilitará un listado a la autoridad judicial o a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad con una relación de los componentes recogidos y garantizará su trazabilidad y mantendrá su custodia, para lo cual podrá solicitar la colaboración de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, pudiendo la autoridad judicial nombrar a uno de sus agentes para que se desplace junto con los registradores de datos o las pruebas materiales al lugar en que se procederá a su lectura o tratamiento.

5. La autoridad judicial deberá pronunciarse en el plazo de 15 días desde la solicitud de la Autoridad sobre la pertinencia de cualquier uso de las pruebas que requiera su modificación, alteración o destrucción.

6. En el caso de que la autoridad judicial decida incautar cualquier prueba material del accidente, la Autoridad podrá solicitar que se adopten cuantas medidas de protección se estimen pertinentes, a juicio del investigador o investigadora encargado, para garantizar que la custodia de las mismas se efectúe en óptimas condiciones de seguridad.

7. Cuando la conservación de los restos recabados durante una investigación técnica deje de ser necesaria, y salvo que proceda su custodia judicial, éstos se pondrán a disposición de los propietarios, que deberán hacerse cargo de ellos en el plazo de un mes a contar desde el día siguiente al de su puesta a disposición. Si no se hicieran cargo, la Autoridad decidirá el destino que deba darse a dichos bienes restos, con cargo a los propietarios.

8. La Autoridad podrá solicitar a la autoridad judicial que le sean facilitados los resultados de la autopsia realizada a los cuerpos de las víctimas si ello es preciso para el buen desarrollo de la investigación, a juicio del investigador o investigadora encargado.

9. La Autoridad podrá solicitar a la autoridad judicial, cuando así lo considere el investigador o investigadora encargado, la realización de un examen médico a las personas implicadas en la utilización del bien siniestrado o solicitar que se realicen pruebas en muestras tomadas a dichas personas y tener acceso inmediato a los resultados de tales

exámenes con el único fin de incorporar los resultados de las mismas a la investigación técnica.

10. En el caso de accidentes o incidentes de aviación civil, para la realización de las autopsias o de las pruebas médicas, la Autoridad podrá ofrecer la colaboración de médicos aeronáuticos.

Artículo 23. *Información a las personas que participen en el procedimiento.*

Las personas que participen en el procedimiento prestando declaración o testimonio serán informadas de la naturaleza y bases de la investigación técnica sobre el accidente o incidente. Dichas personas tendrán acceso a asesoramiento jurídico y serán informadas de:

a) El posible riesgo de que su declaración o testimonio pueda servir para su inculpación en un procedimiento subsiguiente a la investigación.

b) Todas las garantías que se les pueden ofrecer para evitar que su declaración o testimonio pueda usarse en su contra.

Artículo 24. *Intercambio de información.*

1. Las autoridades judiciales deben preservar todas las garantías del proceso penal establecidas en la Ley de Enjuiciamiento Criminal, aprobada por Real Decreto de 14 de septiembre de 1882, y la Autoridad debe cumplir con las disposiciones sobre protección de la información previstas en la normativa a que se refiere el artículo 2.2 de esta ley.

2. Respecto de la información que se contenga en el procedimiento judicial, la Autoridad podrá solicitar a la autoridad judicial el acceso a cualquier información contenida en dicho procedimiento que, a juicio del investigador o investigadora encargado, pueda resultar útil para la prevención de futuros accidentes e incidentes, incluyendo fotografías, grabaciones en vídeo, declaraciones de personas involucradas y testigos, informes de peritos, y cualquier otra que pudiera considerarse relevante a estos efectos.

3. Del mismo modo, la autoridad judicial tendrá acceso a la información relacionada con la investigación técnica que precise para el adecuado desarrollo de sus funciones en los términos previstos en esta ley, en su normativa de desarrollo y en los ulteriores convenios que puedan suscribirse al efecto.

4. En el caso de información de terceros en posesión de la Autoridad que haya sido elaborada, proporcionada o recopilada con el único fin de profundizar en las hipótesis sobre las causas del accidente o incidente investigado y la formulación de posibles recomendaciones, la autoridad judicial valorará si procede requerirla directamente al propietario de la misma, cumpliendo con todas las garantías del proceso penal, en lugar de solicitarla a la Autoridad.

Artículo 25. *Interacción entre las actuaciones judiciales y las de la Autoridad.*

Las autoridades judiciales podrán constituir, si lo estiman necesario, un equipo independiente de expertos y profesionales en el ámbito del transporte de que se trate para que emitan un dictamen técnico sobre el accidente o incidente correspondiente que pueda asistir al juez en la valoración de las responsabilidades penales del accidente.

En el supuesto de que la autoridad judicial solicite la participación de personas adscritas a la Autoridad, se aplicará lo dispuesto en el artículo 27.2 de esta ley.

Artículo 26. *Resolución de conflictos.*

1. Los conflictos y controversias que puedan surgir durante el desarrollo de la investigación de un accidente o incidente se resolverán por la autoridad judicial encargada de la investigación judicial.

2. El Ministerio Fiscal velará por la adecuada coordinación entre la investigación judicial y la investigación técnica. A tal efecto, podrá recurrir aquellas resoluciones judiciales que puedan perjudicar la finalidad de la investigación técnica o que, en general, estime contrarias a la normativa sobre seguridad de los respectivos modos de transporte.

3. Sin perjuicio de lo anterior, en caso de que se haya suscrito un convenio para cooperar en el adecuado desarrollo de la actuación de las autoridades intervinientes en la

investigación del accidente o incidente de que se trate, los problemas de interpretación y cumplimiento que puedan plantearse se resolverán de acuerdo con los mecanismos de seguimiento, vigilancia y control establecidos en el mismo.

Artículo 27. *Participación de personas adscritas a la Autoridad en procesos judiciales.*

1. En el caso de que un órgano judicial cite a una persona adscrita a la Autoridad para actuar como testigo en un proceso judicial en relación con información que conozca a raíz de sus funciones de investigación, resultará de aplicación lo establecido en el artículo 17 de esta ley.

2. En el caso de solicitudes de informes periciales de la Autoridad por órganos judiciales, se aplicará lo previsto en el artículo 17.3 de esta ley, en cuanto a la posibilidad de que la Autoridad haga las alegaciones que considere oportunas, en los términos previstos en dicho precepto, con carácter previo a la realización del informe. A la vista de éstas, corresponderá al órgano judicial adoptar una decisión definitiva sobre la solicitud de informe pericial realizada.

Sección 3.ª Colaboración con otras Autoridades de Investigación Técnica de Accidentes e Incidentes

Artículo 28. *Colaboración con otras Autoridades de Investigación Técnica de Accidentes e Incidentes.*

1. La Autoridad podrá participar o aceptar la invitación a participar en la investigación de un accidente o incidente fuera del territorio español.

La Autoridad podrá invitar a las autoridades de investigación de otros Estados a participar en la investigación técnica que realice sobre accidentes e incidentes producidos en territorio español, aceptando la incorporación de personas expertas en el equipo de investigación, bajo el control y dirección del investigador o investigadora encargado, y con las facultades previstas en el artículo 8.4 que este determine. Esta participación se podrá formalizar en el correspondiente acuerdo en el que se determinarán los elementos esenciales de la colaboración entre ambas Autoridades de investigación.

2. Podrán suscribirse acuerdos para la delegación de competencias de investigación en autoridades de otros Estados, así como para la asunción por la Autoridad de la delegación de competencias recibida de otros Estados.

En caso de delegación de la competencia de investigación en otro Estado, la autoridad delegada podrá disponer de las facultades previstas en el artículo 8.4.

3. En el caso de accidentes o incidentes ferroviarios que se produzcan en una instalación fronteriza de otro Estado miembro de la Unión Europea o cerca de la misma o respecto a los que no sea posible determinar en qué Estado miembro se han producido, la Autoridad acordará con el organismo correspondiente del otro Estado cuál de ellos se encargará de la investigación o bien llevarla a cabo en colaboración. En el primer caso, el otro organismo podrá participar en la investigación y ambos compartirán plenamente sus resultados.

Cuando en un accidente o incidente ferroviario esté implicada una empresa ferroviaria establecida, o un vehículo registrado o mantenido en otro Estado miembro de la Unión Europea, se invitará a participar en la investigación al organismo de investigación de accidentes ferroviarios de dicho Estado. De igual manera, cuando un vehículo esté registrado o mantenido en España y se vea involucrado en un incidente o accidente en otro Estado miembro, la Autoridad colaborará con el organismo competente en la investigación del suceso. La Autoridad compartirá información con los organismos competentes del otro país cuando se produzcan sucesos en las estaciones fronterizas y en las secciones internacionales.

4. En el caso de accidentes o incidentes marítimos, la Autoridad colaborará y prestará la asistencia que le sea requerida en las investigaciones técnicas marítimas que lleven a cabo otros Estados miembros de la Unión Europea.

Cuando en las investigaciones técnicas marítimas participen otros Estados miembros, la Autoridad cooperará para acordar lo antes posible quién asumirá la función de investigador principal. En este supuesto, se comunicarán los representantes acreditados para formar parte del equipo de investigación, y se concertarán los procedimientos de investigación. Los

Estados miembros que participen en una investigación en la que España ejerza la función de investigador principal, tendrán los mismos derechos e igual acceso a los testimonios y pruebas, y derecho a que su punto de vista sea tenido en cuenta.

La realización de investigaciones técnicas marítimas paralelas respecto del mismo accidente o incidente marítimo se limitará estrictamente a casos excepcionales, notificándose a la Comisión Europea las razones por las que se realizan.

Cuando se inicie una investigación por un accidente o incidente marítimo en el que se vea implicado un buque de pasaje de transbordo rodado o una nave de pasaje de gran velocidad, en los términos señalados en el artículo 5.2, la Autoridad será responsable de la investigación de seguridad y la coordinación con otros Estados miembros hasta que se disponga de mutuo acuerdo cuál será el Estado investigador principal.

La Autoridad colaborará con terceros países que no sean Estados miembros de la Unión Europea en los términos previstos en los tratados y convenios internacionales firmados por España, y de acuerdo con lo que se desarrolle reglamentariamente.

5. En el caso de accidentes o incidentes de aviación civil, la Autoridad podrá solicitar la asistencia de las autoridades correspondientes de otro Estado.

Igualmente, en el caso de accidentes o incidentes graves de aviación civil, la Autoridad notificará el mismo al país que tenga la condición de Estado de matrícula, Estado del explotador de la aeronave, Estado de diseño y/o el Estado de fabricación, a los efectos de que estos le comuniquen inmediatamente si tienen o no la intención de nombrar a un representante acreditado de conformidad con las normas internacionales y prácticas recomendadas.

TÍTULO II

Organización y funcionamiento

Artículo 29. *Estructura organizativa de la Autoridad.*

1. La Autoridad ejercerá sus funciones a través de los siguientes órganos de gobierno:

a) El Consejo, que será su máximo órgano de gobierno.
b) La persona que ostente la Presidencia, que lo será también de su Consejo.

2. Para el desempeño de sus funciones, la Autoridad se estructura administrativamente en los siguientes órganos directivos:

a) Dirección de investigación técnica de accidentes e incidentes ferroviarios.
b) Dirección de investigación técnica de accidentes e incidentes marítimos.
c) Dirección de investigación técnica de accidentes e incidentes de aviación civil.
d) Secretaría General.

CAPÍTULO I

Órganos de Gobierno

Artículo 30. *Composición del Consejo.*

1. El Consejo estará integrado por la persona que ostente la Presidencia de la Autoridad y seis Consejeros o Consejeras.

En caso de vacante, ausencia o enfermedad de la persona que ostente la Presidencia, le suplirá el Consejero o Consejera de mayor antigüedad y, a igualdad de antigüedad, quien tenga mayor edad.

2. Ejercerá como secretario del Consejo, con voz pero sin voto, la persona que ostente la Secretaría General de la Autoridad, a quien corresponderá asesorar al Consejo en Derecho e informar sobre la legalidad de los asuntos sometidos a su consideración, así como las funciones propias de la secretaría de los órganos colegiados.

En caso de vacante, ausencia o enfermedad del secretario le suplirá quien se determine reglamentariamente.

Artículo 31. *Funciones del Consejo.*

1. El Consejo es el órgano competente para el ejercicio de las funciones de decisión en relación con la investigación técnica de accidentes e incidentes ferroviarios, marítimos y de aviación civil y la organización y el funcionamiento de la Autoridad.

2. El Consejo podrá delegar el ejercicio de sus funciones en la persona que ostente la Presidencia y en los órganos directivos de la Autoridad, salvo las siguientes, que son indelegables:

a) Aprobar los informes técnicos que se realicen respecto de accidentes o incidentes objeto de investigación por la Autoridad.

En el caso de investigaciones de accidentes graves ocurridos en instalaciones o infraestructuras utilizadas para operaciones relacionadas con la investigación y explotación de hidrocarburos en el medio marino, el informe finalmente aprobado por el Consejo determinará las medidas concretas a adoptar por la ACSOM dentro de su ámbito de competencias.

b) Aprobar la Memoria anual de la Autoridad, en la que podrá proponer al Gobierno y/o a las Cortes Generales iniciativas, acciones y regulaciones para mejorar la seguridad de los modos de transporte ferroviario, marítimo y de aviación civil.

c) Acordar el inicio de una investigación técnica en los términos previstos en el artículo 9.2 de esta ley.

d) Resolver sobre las solicitudes de divulgación de la información obtenida durante la investigación técnica, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 17 de esta ley, en relación con las solicitudes o requerimientos recibidos de órganos judiciales, del Ministerio Fiscal o de Comisiones de investigación creadas en las Cortes Generales.

e) Resolver sobre las recusaciones y correcciones disciplinarias de la persona que ostente la Presidencia y de Consejeros o Consejeras y apreciar la incapacidad y el incumplimiento grave de sus funciones.

f) Aprobar el anteproyecto de presupuesto y aprobar las cuentas de la Autoridad, que serán formuladas por la Secretaría General.

g) Acordar la impugnación de los actos y disposiciones que corresponda en interés de la Autoridad.

h) Decidir la suscripción, por la persona que ostente la Presidencia, de acuerdos para la delegación de competencias de investigación en otros Estados, así como para la asunción de la delegación de competencias recibida de otros Estados.

i) Elaborar protocolos sobre funcionamiento y metodología de investigación, así como sobre el régimen de formación, de cara a facilitar la homogeneidad de dichas materias entre las distintas Direcciones de investigación técnica, así como un adecuado tratamiento de temas como el análisis de los factores humanos y organizativos, entre otros.

j) Aprobar informes estadísticos sobre accidentes e incidentes investigados por la Autoridad para el análisis de tendencias y cuestiones de seguridad emergentes por las direcciones técnicas.

Artículo 32. *Nombramiento y mandato de la persona que ostente la Presidencia y de los Consejeros y Consejeras.*

1. La persona que ostente la Presidencia será nombrada por real decreto del Consejo de Ministros, a propuesta de la persona titular del ministerio competente en materia de transporte ferroviario, marítimo y aviación civil, previa conformidad de la Comisión competente del Congreso de los Diputados.

La persona titular del ministerio competente en materia de transporte ferroviario, marítimo y de aviación civil presentará a la Comisión competente del Congreso de los Diputados la candidatura de una persona de reconocido prestigio y acreditada cualificación profesional en el campo de la seguridad en el transporte, dentro del ámbito de actuación de la Autoridad, con un plazo de antelación de tres meses a la fecha de finalización del mandato de la persona que ostente la Presidencia, o de un mes desde que se tenga conocimiento formal de la terminación del mandato por cualquiera de las otras causas establecidas en esta ley.

La Comisión competente del Congreso de los Diputados requerirá la comparecencia del candidato o candidata con carácter previo a la celebración de la votación sobre la conformidad.

La elección de la persona que vaya a ostentar la Presidencia se realizará por mayoría absoluta de los miembros de la Comisión parlamentaria en una primera votación, y mayoría de votos emitidos en segunda votación.

2. Los Consejeros y Consejeras, previa comparecencia ante la Comisión competente del Congreso de los Diputados, serán nombrados por real decreto del Consejo de Ministros, a propuesta de la persona titular del ministerio competente en materia de transporte ferroviario, marítimo y de aviación civil, entre personas de reconocido prestigio y acreditada cualificación profesional en el ámbito de actuación de la Autoridad, para lo cual se requerirán los conocimientos técnicos, la experiencia profesional y los títulos académicos y profesionales obtenidos relacionados con dicha materia.

3. Dos de los Consejeros o Consejeras serán expertos en alguna de las siguientes áreas de conocimiento técnico del sector ferroviario: diseño, construcción y mantenimiento de material rodante; señalización y comunicaciones; infraestructuras ferroviarias; explotación de los servicios ferroviarios; y seguridad en la circulación.

4. Dos de los Consejeros o Consejeras serán expertos en alguna de las siguientes áreas de conocimiento técnico del sector marítimo: diseño, construcción y mantenimiento de buques y sus equipos; marina mercante; actividades náutico-pesqueras; investigación y explotación de hidrocarburos en el medio marino; infraestructuras portuarias; y seguridad operacional.

5. Dos de los Consejeros o Consejeras serán expertos en alguna de las siguientes áreas de conocimiento técnico del sector aéreo: diseño, construcción y mantenimiento de aeronaves; operación de aeronaves; servicios de navegación aérea; infraestructuras aeroportuarias; explotación de servicios aéreos; y seguridad operacional.

6. El Congreso de los Diputados, a través de la Comisión competente y por acuerdo adoptado por mayoría absoluta, podrá vetar el nombramiento del candidato o candidata propuesto en el plazo de un mes a contar desde la recepción de la correspondiente comunicación. Transcurrido dicho plazo sin manifestación expresa del Congreso, se entenderá aceptado el nombramiento.

7. El mandato de los miembros del Consejo será de seis años sin posibilidad de reelección. La renovación de los Consejeros y Consejeras se hará por mitades cada tres años, de modo que, manteniendo su número, ninguno permanezca en su cargo por tiempo superior a seis años, sin perjuicio de lo previsto en la disposición adicional cuarta.

8. Tanto para la elección inicial de los miembros del Consejo como para la renovación parcial de los mismos, el ministerio competente en materia de transporte ferroviario, marítimo y aviación civil abrirá un periodo de consulta pública de 30 días hábiles previa a remitir su propuesta a la Comisión competente del Congreso de los Diputados.

Todas las entidades o instituciones con competencia en la materia que lo estimen pertinente podrán presentar candidatos o candidatas durante el periodo de tiempo que dure la consulta.

Las citadas candidaturas deberán ir acompañadas de una memoria explicativa y del currículo de la persona candidata. No tendrán carácter vinculante, pero serán tomadas en consideración por el órgano competente para efectuar la selección.

Artículo 33. *Régimen y estatuto administrativo de la persona que ostente la Presidencia y de los Consejeros y Consejeras.*

1. La Presidencia de la Autoridad tendrá rango de Subsecretario, y los Consejeros y Consejeras tendrán la condición de alto cargo de la Administración General del Estado.

La persona que ostente la Presidencia y los Consejeros y Consejeras ejercerán su función con dedicación exclusiva, estarán sujetos al régimen de incompatibilidades de los altos cargos de la Administración General del Estado, y su función será incompatible con el ejercicio de cualquier actividad profesional pública o privada, retribuida o no, salvo las que sean inherentes a su condición de persona que ostenta la Presidencia o Consejero o Consejera de la Autoridad. Asimismo, no podrán solicitar ni recibir instrucciones de nadie en lo referente a investigaciones en curso.

2. Durante los dos años posteriores a su cese, no podrán ejercer actividad profesional privada alguna relacionada con el ámbito de actuación de la Autoridad.

3. Los miembros del Consejo deberán guardar secreto, incluso después de cesar en sus cargos, sobre cuantas informaciones reservadas o confidenciales hubieran tenido conocimiento en el ejercicio de sus funciones, en los términos previstos en la presente ley.

4. La persona que ostente la Presidencia, y los Consejeros y Consejeras no podrán asumir individualmente funciones ejecutivas o de dirección de áreas concretas de la Autoridad que correspondan al personal directivo de la misma.

Artículo 34. *Cese de los miembros del Consejo.*

1. Los miembros del Consejo cesarán en su cargo por las siguientes causas:

a) Por renuncia aceptada por el Gobierno.
b) Por expiración del término de su mandato.
c) Por incompatibilidad sobrevenida.
d) Por condena por delito doloso o delito castigado con pena grave.
e) Por fallecimiento o incapacidad permanente.
f) Por incumplimiento grave de sus obligaciones. En este caso, su separación será acordada por el Gobierno, previa instrucción del expediente por el ministerio competente en materia de función pública, en lo relativo a las obligaciones previstas en la Ley 3/2015, de 30 de marzo, reguladora del ejercicio del alto cargo de la Administración General del Estado y su normativa de desarrollo, o previa instrucción por parte del ministerio competente en materia de transporte ferroviario, marítimo y aviación civil en cuanto al resto de obligaciones propias del cargo de miembro del Consejo. Una vez acordada la separación, el Gobierno la pondrá en conocimiento de las Cortes Generales.

2. Si durante el período de duración del mandato de un miembro del Consejo se produjera su cese, el nombramiento del sucesor o sucesora será por el tiempo que restase al sustituido para la terminación de su mandato.

Artículo 35. *Funcionamiento del Consejo.*

1. Las sesiones del Consejo serán convocadas por la persona que ostente la Presidencia, que fijará el orden del día de los asuntos sometidos a deliberación y acuerdo con la asistencia de la persona que ostente la Secretaría, atendiendo a las peticiones de los Consejeros y Consejeras.

2. La asistencia de los miembros del Consejo a sus reuniones es obligatoria, salvo casos debidamente justificados.

El Consejo se entenderá válidamente constituido con la asistencia de la persona que ostente la Presidencia o la que la sustituya, la persona que ostente la Secretaría o la que la sustituya y tres Consejeros o Consejeras.

3. Los acuerdos se adoptarán por mayoría de votos de los asistentes. En caso de empate, decidirá el voto de la persona que ostente la Presidencia.

En el caso de que el asunto que se someta a aprobación del Consejo sea un informe técnico, todos los miembros del Consejo podrán participar en la deliberación, pero el acuerdo se adoptará con el voto favorable de la persona que ostente la Presidencia y de los dos Consejeros o Consejeras expertos en el ámbito material de la Autoridad a que se refiera el informe. En este caso, el voto de la persona titular de la Presidencia no tendrá carácter dirimente.

4. Los miembros del Consejo no podrán abstenerse en las votaciones, salvo que concurran las causas de abstención y recusación previstas en la sección 4.ª del capítulo II del título preliminar de la Ley 40/2015, de 1 de octubre.

5. El régimen de funcionamiento del Consejo se ajustará a lo dispuesto en la sección 3.ª del capítulo II del título preliminar de la Ley 40/2015, de 1 de octubre.

6. A las reuniones del Consejo podrá asistir, con voz, pero sin voto, el personal directivo de la Autoridad y cualquier integrante del personal no directivo que determine la persona que ostente la Presidencia de acuerdo con los criterios generales que a tal efecto acuerde el Consejo.

7. A iniciativa de cualquiera de sus miembros, el Consejo podrá acordar la asistencia a sus reuniones de expertos de reconocido prestigio nacional o internacional, así como de víctimas, asociaciones de víctimas y familiares de víctimas, en materias relacionadas con el ámbito de actuación de la Autoridad. Esta asistencia se producirá sin derecho a voto, estando sujetos los expertos al secreto profesional.

La persona que ostente la Secretaría del Consejo analizará previamente potenciales conflictos de interés de estas personas, conforme al procedimiento previsto en el Código de Conducta para el personal de la Autoridad que eventualmente se apruebe y de otras personas participantes en las investigaciones llevadas a cabo por esta.

Artículo 36. *Funciones de la persona que ostente la Presidencia de la Autoridad.*

1. La persona que ostente la Presidencia de la Autoridad desempeñará las funciones inherentes a su condición de titular de la Presidencia del Consejo como órgano colegiado.

2. En su condición de órgano de gobierno de la Autoridad, ejercerá las funciones que le delegue el Consejo y, además, las siguientes:

a) Ostentar la representación legal de la Autoridad, tanto a nivel institucional como internacional.

b) Impulsar la actuación de la Autoridad y el cumplimiento de las funciones que ésta tiene encomendadas.

c) Nombrar y acordar el cese del personal directivo de la Autoridad, de conformidad con lo previsto en los artículos 37 y 38.

d) Dirigir y coordinar las actividades de todos sus órganos directivos.

e) Desempeñar la jefatura superior de todo su personal.

f) Aprobar los actos de ejecución de los presupuestos de la Autoridad.

g) Ejercer las competencias como órgano de contratación de la Autoridad.

h) Efectuar la rendición de cuentas de la Autoridad, de acuerdo con la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria.

i) Comparecer ante la Comisión competente del Congreso de los Diputados para la presentación de la Memoria anual de la Autoridad, y cuantas veces sea requerida o requerido por aquella.

j) Suscribir acuerdos, decididos por el Consejo, para la delegación de competencias de investigación en otros Estados, así como para la asunción de la delegación de competencia recibida de otros Estados.

k) Suscribir convenios en nombre de la Autoridad en el ámbito de competencias de esta.

l) Informar a la autoridad y policía judicial competente cuando, durante el transcurso de la investigación, se tenga conocimiento o sospecha de la comisión de un acto en el accidente o incidente que pudiera constituir un ilícito penal.

CAPÍTULO II

Órganos directivos

Artículo 37. *Direcciones de investigación técnica.*

1. Las Direcciones de investigación técnica especializadas por cada modo de transporte son los órganos encargados de realizar la investigación técnica de los accidentes e incidentes previstos en esta ley. Su rango orgánico se establecerá en el Estatuto orgánico de la Autoridad.

2. Las personas titulares de las Direcciones de investigación técnica se seleccionarán mediante convocatoria pública y concurrencia competitiva con base en los principios de igualdad, mérito y capacidad. Ejercerán las siguientes funciones:

a) Impulsar y supervisar las actividades que forman parte de las funciones de la Dirección de investigación, velando por el buen funcionamiento de la misma.

b) Ejercer las funciones inherentes a la responsabilidad de dirección sobre el personal de su unidad y diseñar el plan de formación para mantener la cualificación del personal investigador.

c) Designar al investigador o investigadora encargado y al equipo de investigación de cada accidente o incidente.

d) Coordinar los trabajos de los equipos de investigación, garantizando la homogeneidad de los criterios utilizados en las investigaciones técnicas.

e) Asegurar que la investigación técnica ha contemplado todas las posibles causas del accidente o incidente, incluidas las relativas a los aspectos organizacionales y relacionados con el factor humano.

f) Remitir a la Secretaría General la propuesta de informe antes de su elevación al Consejo, para que se evacúe el correspondiente trámite de información a las partes interesadas en la investigación, así como a las víctimas del accidente o incidente.

g) Elevar las propuestas de informe para su aprobación por el Consejo. En el caso de investigaciones de accidentes graves ocurridos en instalaciones o infraestructuras utilizadas para operaciones relacionadas con la investigación y explotación de hidrocarburos en el medio marino, el resultado de la investigación será remitido por la Dirección de investigación técnica de accidentes e incidentes marítimos a la ACSOM, a los efectos de que ésta elabore un informe, un documento de síntesis del mismo y un listado de recomendaciones, que la ACSOM elevará al Consejo, para su decisión.

h) Asistir técnicamente al Consejo y a la persona que ostente la Presidencia, en el ámbito material propio de la Dirección de investigación cuya titularidad ostente.

Artículo 38. *Secretaría General.*

1. La Secretaría General es el órgano encargado de la gestión de los servicios comunes y jurídicos de la Autoridad, sin perjuicio de las competencias de la Abogacía del Estado en esta materia. Su rango orgánico se establecerá en el Estatuto orgánico de la Autoridad.

2. La persona titular de la Secretaría General se seleccionará mediante convocatoria pública y concurrencia competitiva con base en los principios de igualdad, mérito y capacidad. Le corresponde el ejercicio ordinario de las siguientes funciones, bajo la superior autoridad de la persona que ostente la Presidencia:

a) La selección, gestión y formación de recursos humanos.

b) La jefatura del personal.

c) La inspección general de servicios y la instrucción de expedientes disciplinarios.

d) La planificación y ejecución de la política de prevención de riesgos laborales y las relaciones laborales.

e) La gestión presupuestaria y de tesorería, y la llevanza del registro.

f) La contratación de bienes y servicios necesarios para el desempeño de las competencias de la Autoridad, en los casos en los que se delegue por parte del Presidente o Presidenta.

g) La gestión patrimonial de los bienes de titularidad de la Autoridad, de los que sean adscritos y de aquellos cuya gestión le sea encomendada a ésta.

h) La provisión de los servicios informáticos necesarios para el funcionamiento de la Autoridad, sin perjuicio de las competencias del ministerio u organismo público responsable en materia de administración digital.

i) La elaboración y elevación al Consejo para su aprobación de informes estadísticos sobre accidentes e incidentes investigados por la Autoridad, para el análisis de tendencias y cuestiones de seguridad emergentes por las Direcciones de investigación técnica.

j) El asesoramiento jurídico al resto de los órganos de la Autoridad.

k) Las relaciones con los Tribunales de Justicia y con el Ministerio Fiscal, salvo las que correspondan directamente a la persona que ostente la Presidencia.

l) La propuesta de resolución de los recursos administrativos y las reclamaciones de responsabilidad patrimonial que se formulen en relación con la actuación de la Autoridad.

m) La llevanza del Registro de Recomendaciones de Seguridad y del seguimiento del cumplimiento de las mismas.

n) La secretaría del Consejo.

ñ) La elaboración del borrador de Memoria anual de la Autoridad.

o) La coordinación y enlace con las autoridades autonómicas competentes en materia de transporte en los supuestos de investigación técnica de accidentes e incidentes previstos en

la disposición adicional quinta de esta ley, a los efectos de compartir y reportar el estado de la investigación.

TÍTULO III

Régimen de contratación, financiación, presupuestación y control

Artículo 39. *Régimen de contratación.*

La Autoridad ajustará su régimen de contratación a lo dispuesto en la legislación vigente sobre contratación del sector público, siendo la persona que ostente la Presidencia su órgano de contratación.

Artículo 40. *Bienes y medios económicos de la Autoridad.*

La Autoridad contará, para el cumplimiento de sus fines, con los siguientes bienes y medios económicos:

a) Los procedentes de la participación en los ingresos recaudados de la tasa de seguridad aérea, de la tasa de ayuda a la navegación y de la tasa por prestación de servicios y realización de actividades en materia de seguridad ferroviaria, que le transfieran los organismos y entidades responsables de la recaudación y liquidación de dichas tasas.
b) Las asignaciones que, en su caso, se establezcan anualmente con cargo a los Presupuestos Generales del Estado.
c) Los bienes y valores que constituyan su patrimonio, así como los productos y rentas del mismo.
d) Cualesquiera otros que legalmente pudieran serle atribuidos.

Artículo 41. *Presupuesto, régimen de contabilidad y control económico y financiero.*

1. La Autoridad elaborará y aprobará anualmente un anteproyecto de presupuesto, cuyos créditos tendrán carácter limitativo, y lo remitirá al ministerio competente en materia de hacienda a través del ministerio competente en materia de transporte ferroviario, marítimo y aviación civil para su posterior tramitación de acuerdo con lo previsto en la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria.
2. El régimen de especificaciones y modificaciones de los créditos de dicho presupuesto será el establecido en la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, para los presupuestos de los Organismos Autónomos.
3. Corresponde a la persona que ostente la Presidencia aprobar los gastos, ordenar los pagos y efectuar la rendición de cuentas del organismo de conformidad con lo dispuesto en la Ley 47/2003, de 26 de noviembre.
4. La Autoridad formulará y rendirá sus cuentas de acuerdo con la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, y las normas y principios de contabilidad recogidos en el Plan General de Contabilidad Pública y sus normas de desarrollo.
5. Sin perjuicio de las competencias atribuidas al Tribunal de Cuentas por su Ley Orgánica, la gestión económico-financiera de la Autoridad estará sometida al control de la Intervención General de la Administración del Estado en los términos que establece la Ley 47/2003, de 26 de noviembre. El control financiero permanente se realizará por la Intervención Delegada en la Autoridad Administrativa Independiente para la Investigación Técnica de Accidentes e Incidentes ferroviarios, marítimos y de aviación civil, que tendrá rango de Subdirección General, bajo la dependencia orgánica y funcional de la Intervención General de la Administración del Estado.

Disposición adicional primera. *Extinción de órganos.*

1. La constitución de la Autoridad implicará la extinción de la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios, la Comisión Permanente de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos y la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil.

2. Sin perjuicio de lo establecido en esta ley, las referencias que la legislación vigente contiene relativas a las Comisiones citadas en el apartado anterior se entenderán realizadas a la Autoridad.

3. La extinción de las Comisiones citadas en el apartado 1 de esta disposición adicional supondrá automáticamente el cese de sus miembros en la fecha en que ésta se produzca, sin perjuicio de su posible designación como miembros de la Autoridad de acuerdo con lo previsto en esta ley.

Disposición adicional segunda. *Igualdad efectiva entre mujeres y hombres.*

Los nombramientos realizados con base en lo previsto en la presente ley procurarán atender al principio de presencia equilibrada de mujeres y hombres en los nombramientos y designaciones de los cargos de responsabilidad realizados por los poderes públicos, establecido en el artículo 16 de la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres.

Disposición adicional tercera. *Normativa sobre protección de datos de carácter personal.*

La Autoridad garantizará, en todo caso, que el tratamiento de la información en el marco de las investigaciones técnicas se realice de acuerdo con lo previsto en el Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y el Consejo, de 27 de abril de 2016, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de sus datos personales y a la libre circulación de estos datos, en la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de protección de datos personales y garantía de los derechos digitales, y en el resto de la normativa sobre protección de datos de carácter personal.

Las eventuales cesiones de información para fines distintos de los de la investigación técnica se realizarán igualmente de acuerdo con la normativa citada en el párrafo anterior, debiendo la Autoridad en estos casos realizar un análisis previo de los riesgos que dichas cesiones pueden suponer para la protección de datos de carácter personal, que le permita decidir sobre la necesidad de facilitar datos personales en la cesión de información y ponderar la conveniencia de disociación de los mismos. En caso de determinarse la necesidad de facilitarlos, la cesión conllevará una mención expresa, como garantía específica, a la prohibición de su comunicación ulterior, salvo en aquellos casos en los que resulte necesaria para el ejercicio de derechos individuales.

Disposición adicional cuarta. *Reducción del mandato de la mitad de los Consejeros o Consejeras de la Autoridad en su composición inicial.*

Para dar cumplimiento a las previsiones del artículo 32.7 que establece la renovación por mitades cada tres años de los Consejeros o Consejeras, en la sesión constitutiva de la Autoridad se llevará a cabo un sorteo que determinará los tres Consejeros o Consejeras cuyo mandato tendrá una duración únicamente de tres años en lugar de los seis previstos con carácter general.

Disposición adicional quinta. *Investigación técnica de accidentes e incidentes en ámbitos competenciales de las Comunidades Autónomas.*

En el supuesto de accidentes e incidentes en los modos de transporte ferroviario, marítimo y de aviación civil cuya investigación técnica sea competencia de las comunidades autónomas y que se encuentren sometidos a la obligación de investigar de acuerdo con la normativa comunitaria aplicable sobre investigación técnica de accidentes e incidentes, la Autoridad atenderá la solicitud de investigación que, en su caso, le formule la comunidad autónoma competente. En el caso de que un accidente o incidente se investigue en el ámbito de una comunidad autónoma con competencias en transportes, se establecerá desde el inicio del procedimiento de investigación un mecanismo permanente de enlace, notificación y coordinación entre la Autoridad y la comunidad autónoma correspondiente a los efectos de compartir y reportar el estado de la investigación.

Disposición adicional sexta. *Colaboración con policías autonómicas.*

Para el ejercicio de las funciones de colaboración y asistencia al personal investigador que se prevén en la ley por parte de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, se tendrán en cuenta las competencias de cada Cuerpo en cada uno de los territorios, correspondiendo a los Cuerpos de Policía dependientes de las comunidades autónomas aquellas que tengan legalmente atribuidas.

Disposición adicional séptima. *Unidad de apoyo técnico.*

En el estatuto orgánico de la Autoridad Administrativa Independiente para la Investigación Técnica de Accidentes e Incidentes ferroviarios, marítimos y de aviación civil, se creará una Unidad de apoyo técnico, con el nivel que se determine en la relación de puestos de trabajo, que garantice el soporte y asistencia técnica a las Direcciones de investigación técnica que se contemplan en el artículo 29 de esta ley.

Disposición adicional octava. *Protocolos de asistencia a las víctimas.*

Sin perjuicio de las competencias atribuidas a la Unidad de asistencia familiar en materia de información a las víctimas, sus familiares y las asociaciones de víctimas, el ministerio competente en materia de transporte ferroviario, marítimo y de aviación civil, elaborará los protocolos que aseguren una adecuada asistencia a las víctimas y a sus familiares tras el accidente o incidente de que se trate.

Disposición adicional novena. *Aumento del límite de endeudamiento de ADIF-Alta Velocidad y RENFE-Operadora para el ejercicio 2024.*

1. Se autoriza a ADIF-Alta Velocidad, E.P.E., a incrementar su endeudamiento hasta la cantidad de 1.750.000,00 miles de euros en el ejercicio 2024. Este límite se entenderá como incremento neto máximo entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2024 de las deudas a largo plazo (aquellas que a la fecha de disposición tengan un plazo de vencimiento superior a doce meses) a valor nominal con entidades financieras y por emisiones de títulos de renta fija.

No se incluirá en este límite, ninguna deuda que a la fecha de disposición o de registro inicial tenga un plazo de vencimiento igual o inferior a doce meses.

2. Se autoriza a la Entidad Pública Empresarial RENFE-Operadora a incrementar su endeudamiento hasta la cantidad de 880.675,00 miles de euros en el ejercicio 2024. Esta cifra se entenderá como incremento neto máximo de las deudas a corto y largo plazo con entidades de crédito, entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2024.

Disposición adicional décima. *Unidad de asistencia familiar.*

En el Estatuto orgánico de la Autoridad Administrativa Independiente para la Investigación Técnica de Accidentes e Incidentes ferroviarios, marítimos y de aviación civil, se creará una Unidad de asistencia familiar, dependiente directamente de la Presidencia de la Autoridad con el nivel que se determine en la relación de puestos de trabajo, para atender las necesidades de las víctimas y de sus familiares a raíz del accidente o incidente de que se trate.

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.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

Quedan derogadas cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan, contradigan o resulten incompatibles con lo dispuesto en la presente ley y, en especial:

a) De la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, queda derogado:

1.º El capítulo II del título II.
2.º El párrafo segundo del apartado 1, la letra b) y la expresión «o en la investigación del accidente» de la letra c) del apartado 2, y las expresiones «según corresponda» y «o de la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil» del apartado 4, del artículo 18.
3.º El párrafo segundo de la letra a) del apartado 1, y el apartado 2, del artículo 19.
4.º La disposición adicional novena.

b) El artículo 265 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.
c) Los artículos 2.m) y 71 a 75 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario.

Disposición final primera. *Modificación de la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea.*

Uno. Se modifica el artículo 11, apartado 3, que pasa a quedar redactado en los siguientes términos:

«3. En todo caso, quedarán obligados por el Programa los organismos, órganos, entes y entidades, del sector público civil y militar, con competencias en materia de control o supervisión sobre la seguridad operacional de la aviación civil o que incidan en ella, debiendo concretarse reglamentariamente los mecanismos de coordinación entre ellos.

Así mismo, se integra en el Programa la Autoridad Administrativa Independiente para la Investigación Técnica de Accidentes e Incidentes ferroviarios, marítimos y de aviación civil de acuerdo con el régimen jurídico establecido en su ley de creación, en especial en relación con el régimen de la información de la investigación, al que no resultará aplicable lo dispuesto en los artículos 18 y 19 de esta ley.»

Dos. La disposición adicional decimosexta queda modificada de la siguiente manera:

«Disposición adicional decimosexta. *Tasa de seguridad aérea.*

1. Se crea la tasa de seguridad aérea que se regirá por esta ley y por las demás fuentes normativas que para las tasas se establecen en la Ley 8/1989, de 13 de abril de Tasas y Precios Públicos.

2. Constituye el hecho imponible de la tasa de seguridad aérea la realización por parte de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea de actividades y la prestación de servicios de supervisión e inspección en materia de seguridad aérea.

También constituye el hecho imponible de dicha tasa la realización de las actividades de investigación técnica de los accidentes e incidentes de aviación civil que desarrolla la Autoridad Administrativa Independiente para la Investigación Técnica de Accidentes e Incidentes ferroviarios, marítimos y de aviación civil.

3. Estarán obligados al pago de la tasa, en su condición de sujetos pasivos contribuyentes, los pasajeros de salida que embarquen en los aeropuertos españoles, independientemente de las etapas posteriores intermedias que pueda realizar el vuelo y el destino del mismo. A estos efectos, tendrán la consideración de pasajeros aquellas personas que sean transportadas en calidad de viajeros como consecuencia de un contrato de transporte o de arrendamiento. Serán sujetos pasivos sustitutos, el particular, Administraciones, organismos o compañía aérea transportista, con quien el pasajero hubiera contratado el transporte o arrendamiento.

4. La tasa no se aplicará al transporte de viajeros en aeronaves de Estado españolas o al servicio de las Comunidades Autónomas y otras Entidades Locales, siempre y cuando realicen servicios públicos no comerciales, o en aeronaves de

Estado extranjeras, en el caso de que los Estados a que pertenezcan concedan análoga exención a las aeronaves de Estado españolas.

5. La tasa no se exigirá al transporte de viajeros cuando éstos hubiesen adquirido el título de transporte en fecha anterior a la entrada en vigor de dicha tasa, con independencia de la fecha en que se realice dicho transporte.

6. La tasa se devengará en el momento del embarque del pasajero y se liquidará por la compañía aérea, en tanto que sujeto pasivo sustituto, al gestor aeroportuario con antelación a la salida de la aeronave que transporte al pasajero, o, cuando así se acuerde por el gestor aeroportuario con la aprobación de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea y de la Autoridad Administrativa Independiente para la Investigación Técnica de Accidentes e Incidentes ferroviarios, marítimos y de aviación civil, dentro de los primeros diez días de cada mes con referencia a los devengos producidos en el mes anterior.

7. El gestor aeroportuario liquidará en nombre de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea y la Autoridad Administrativa Independiente para la Investigación Técnica de Accidentes e Incidentes ferroviarios, marítimos y de aviación civil la tasa de seguridad aérea a las compañías aéreas. Las cantidades percibidas por el gestor aeroportuario por esta tasa serán ingresadas por éste mensualmente, y siempre dentro de los quince primeros días naturales, mediante transferencia directa a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea y a la Autoridad Administrativa Independiente para la Investigación Técnica de Accidentes e Incidentes ferroviarios, marítimos y de aviación civil, el gestor aeroportuario realizará una liquidación con las cantidades percibidas por esta tasa según el criterio de reparto establecido en el apartado 11 de esta disposición.

La cantidad a transferir cada mes (M) será la suma de todos los importes de los derechos de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea y a la Autoridad Administrativa Independiente para la Investigación Técnica de Accidentes e Incidentes ferroviarios, marítimos y de aviación civil relacionados con la tasa de seguridad aérea efectivamente cobrados por el gestor aeroportuario durante el mes anterior (M-1). Dicha cantidad incluirá tanto los importes facturados y percibidos por el gestor aeroportuario correspondientes a las tasas de seguridad aérea devengadas en el mes inmediato anterior (M-1), como los importes correspondientes a lo efectivamente cobrado en dicho mes por la facturación correspondiente a meses anteriores que no se hubiera satisfecho en el mes de devengo, incluyendo, en su caso, los posibles recargos ejecutivos gestionados por el gestor aeroportuario y efectivamente cobrados, que son la parte proporcional de los posibles intereses por demora en el pago.

Junto a la liquidación mensual correspondiente, el gestor aeroportuario remitirá a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea y a la Autoridad Administrativa Independiente para la Investigación Técnica de Accidentes e Incidentes ferroviario, marítimo y de aviación civil una certificación en la que se desglose la cantidad ingresada por el sujeto obligado al pago y por fecha de devengo de la tasa, así como el número de pasajeros embarcados en el mes inmediato anterior.

8. La cuantía de esta tasa será de 0,63 euros por pasajero de salida.

9. Se aplicará a la cuantía de esta tasa las reducciones previstas en el artículo 78.3 para la prestación patrimonial pública de seguridad aeroportuaria devengada en los aeropuertos de las Islas Canarias, Illes Balears, Ceuta y Melilla.

10. La gestión y cobro de la tasa corresponde a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea y a la Autoridad Administrativa Independiente para la Investigación Técnica de Accidentes e Incidentes ferroviarios, marítimos y de aviación civil, con la colaboración del gestor aeroportuario en los términos establecidos en el apartado 7.

11. El importe de lo recaudado por esta tasa formará parte del presupuesto de ingresos de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea y del de la Autoridad Administrativa Independiente para la Investigación Técnica de Accidentes e Incidentes ferroviarios, marítimos y de aviación civil según el siguiente criterio de reparto:

a) El 97,697 % corresponderá a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea.

b) El 2,303 % corresponderá a la Autoridad Administrativa Independiente para la Investigación Técnica de Accidentes e Incidentes ferroviarios, marítimos y de aviación civil.»

Disposición final segunda. *Modificación del texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.*

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, queda modificado de la siguiente manera:

Uno. Se modifica el punto 2 del artículo 82, que queda redactado en los términos siguientes:

«2. El vencimiento del plazo de la concesión deberá coincidir con el de la autorización de actividad o el de la licencia de prestación del servicio, y será improrrogable salvo en los siguientes supuestos:

a) Cuando en el título de otorgamiento se haya previsto expresamente la posibilidad de una o varias prórrogas, en cuyo caso, a petición del titular y a juicio de la Autoridad Portuaria, podrá ser prorrogado, sin que el plazo inicial unido al de las prórrogas pueda superar el plazo máximo de 50 años.

La suma de los plazos de las prórrogas que se otorguen en este supuesto no podrá ser superior a la mitad del plazo inicial.

En las concesiones que tengan como objeto la prestación de servicios portuarios, la suma del plazo inicial previsto en la concesión y el de las prórrogas no podrá exceder del establecido en el artículo 114.1 que le sea de aplicación en aquellos supuestos en los que el número de prestadores del servicio haya sido limitado.

b) Cuando en el título de otorgamiento no se haya previsto la posibilidad de prórroga, o habiéndose previsto se hayan agotado las posibilidades contempladas en el mismo, pero el concesionario lleve a cabo una inversión relevante no prevista inicialmente en la concesión y que haya sido autorizada por la Autoridad Portuaria, 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 Autoridad Portuaria, sea de interés para 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 su competitividad y que, en todo caso, sea superior al 20 por ciento del valor actualizado de la inversión inicialmente prevista en el título concesional, el plazo de vencimiento podrá ser prorrogado, no pudiendo superar en total el plazo máximo de 50 años.

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.

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 otorgamiento de la prórroga.

c) Excepcionalmente, la Autoridad Portuaria, previo informe vinculante de Puertos del Estado, 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 50 años o que, 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 supongan el mantenimiento en el puerto de la competencia en el mercado de los servicios portuarios, cuando el concesionario 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 la letra b) anterior, y/o

– 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 y la intermodalidad en el transporte de mercancías:

● Construcción o mejora de infraestructura portuaria básica, consistente en obras de abrigo, dragados, obras de atraque y explanadas.

● 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.

● Infraestructuras de conexión terrestre entre las redes generales de transporte de uso común y las vigentes zonas de servicio de los puertos o los puertos secos en cuya titularidad participe un organismo público portuario.

● Adaptación de las infraestructuras en la red general ferroviaria de uso común para operar trenes de al menos 750 m de longitud.

● Mejora de las redes generales de transporte de uso común, a los efectos de potenciar la competitividad del transporte intermodal y el transporte ferroviario de mercancías.

En caso de que se comprometa una contribución económica, se incluirá en la concesión modificada y deberá satisfacerse en su totalidad en el plazo máximo de seis meses desde el otorgamiento de la prórroga de la concesión y, en todo caso, antes de la entrada en vigor de la prórroga, si ésta tuviera lugar en un plazo inferior a seis meses.

En caso de que la contribución económica comprometida no se satisfaga en plazo en su totalidad, no adquirirá eficacia la prórroga otorgada y se extinguirá la concesión por la finalización de su plazo.

La nueva inversión adicional, la contribución económica comprometida o la suma de ambas, deberá ser superior al 50 por ciento del valor actualizado de la inversión inicialmente prevista en el título concesional, sin incluir las inversiones comprometidas en reposición.

En caso de que se otorguen prórrogas de este supuesto, el plazo de todas las prórrogas otorgadas unido al plazo inicial no podrá superar, en ningún caso, los 75 años.

En todos los supuestos será necesario que el concesionario se encuentre al corriente del cumplimiento de las obligaciones derivadas de la concesión.»

Dos. La letra b) del artículo 169, queda redactada como sigue:

«b) La Cruz Roja Española del Mar respecto a las actividades propias que tiene encomendadas esta institución, y otras entidades de carácter humanitario, sin fines lucrativos y legalmente constituidas, cuya actividad esté exclusivamente vinculada con la atención a tripulantes y pasajeros o con la atención sanitaria gratuita, que por necesidades de funcionamiento deban situarse en el dominio público portuario, previa solicitud de la exención a la Autoridad Portuaria.»

Tres. El artículo 237, queda redactado como sigue:

«Artículo 237. *Hecho imponible.*

El hecho imponible de la tasa consiste en la utilización del servicio de señalización marítima definido en el artículo 137 de esta ley.

También constituye el hecho imponible de dicha tasa la realización de actividades de investigación técnica de accidentes e incidentes marítimos que desarrolla la Autoridad Administrativa Independiente para la Investigación Técnica de Accidentes e Incidentes ferroviarios, marítimos y de aviación civil.»

Cuatro. El apartado 2 del artículo 240, queda redactado como sigue:

«2. Los valores de las cuantías básicas de la tasa de ayudas a la navegación se establecen en 0,29 euros para la cuantía básica correspondiente al servicio de ayudas a la navegación prestado por las Autoridades Portuarias (A) y 0,28 euros para la cuantía básica correspondiente al servicio de ayudas a la navegación prestado por la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima y a la actividad investigadora de la Autoridad Administrativa Independiente para la Investigación Técnica de Accidentes e Incidentes ferroviarios, marítimos y de aviación civil (C). El valor de la cuantía básica

podrá ser revisado en la Ley de Presupuestos Generales del Estado o en otra que, en su caso, se apruebe a estos efectos en función de la evolución de los costes del servicio.»

Cinco. El artículo 241 bis, queda redactado como sigue:

«Artículo 241 bis. *Ingresos de la tasa de ayudas a la navegación que corresponden a la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima y a la Autoridad Administrativa Independiente para la Investigación Técnica de Accidentes e incidentes ferroviarios, marítimos y de aviación civil.*

Los ingresos devengados por el sumando de la tasa de ayudas a la navegación asociado con la cuantía básica (C) se considerarán recursos económicos de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima y de la Autoridad Administrativa Independiente para la Investigación Técnica de Accidentes e Incidentes ferroviarios, marítimos y de aviación civil. De la cantidad efectivamente recaudada por cada Autoridad Portuaria de acuerdo con el artículo 241 de esta ley, y con periodicidad trimestral, el 97,697 % será ingresada a SASEMAR y el restante 2,303 % a la Autoridad Administrativa Independiente para la Investigación Técnica de Accidentes e Incidentes ferroviarios, marítimos y de aviación civil. Estas operaciones recaudatorias no tendrán la consideración de ingresos ni de gastos de explotación para la Autoridad Portuaria.

La gestión y recaudación de esta tasa se efectuará por la Autoridad Portuaria correspondiente de acuerdo con lo previsto en el artículo 172 de esta ley, estando autorizada para celebrar el oportuno convenio con la Agencia Estatal de Administración Tributaria o con los órganos que correspondan de otras Administraciones territoriales para la gestión recaudatoria en periodo ejecutivo de la tasa.»

Seis. Se añade una disposición adicional trigésima séptima con el siguiente contenido:

«Disposición adicional trigésima séptima. *Incorporación de cláusulas de extinción del contrato de trabajo por cumplimiento de la edad de jubilación en el ámbito funcional de los estibadores portuarios.*

Los convenios colectivos de ámbito estatal que afecten al ámbito funcional de los estibadores portuarios, en la unidad de negociación establecida en el artículo 83.3 del Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, podrán establecer cláusulas, con el objetivo coherente de política de empleo mediante el relevo generacional, que posibiliten la extinción del contrato de trabajo por el cumplimiento por la persona trabajadora afectada de una edad igual o superior a la de la jubilación ordinaria, computándose, a tales efectos, los coeficientes reductores de la edad de jubilación establecidos en el Real Decreto 1311/2007, de 5 de octubre, por el que se establecen nuevos criterios para determinar la pensión de jubilación del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, y siempre que la persona trabajadora afectada por la extinción del contrato de trabajo reúna los requisitos exigidos por la normativa de Seguridad Social para tener derecho al cien por ciento de la pensión ordinaria de jubilación en su modalidad contributiva, con excepción del cumplimiento por el trabajador de una edad igual o superior a 68 años.

Para las personas afectadas que su vida laboral no sea en su totalidad en la estiba, se buscarán fórmulas para que no salgan perjudicados en la cuantía de la pensión como consecuencia de la jubilación forzosa.

La anterior extinción contractual está condicionada a la contratación indefinida y a tiempo completo de, al menos, una persona trabajadora que reúna el requisito de capacitación para la prestación del servicio portuario de manipulación de mercancías establecido en el artículo 3 del Real Decreto Ley 8/2017, de 12 de mayo, y cuente con la experiencia y formación necesarias que convencionalmente se establezcan para la contratación por dicho motivo, así como estableciéndose la preferencia de las mujeres que cumplan con dichas condiciones.

Asimismo, y complementariamente a la señalada preferencia, los agentes sociales del sector, en colaboración con las administraciones públicas correspondientes, desarrollarán e implantarán en el mismo las medidas tendentes para continuar con la progresiva incorporación de la mujer en el servicio portuario de manipulación de mercancías.»

Siete. Se añade una disposición transitoria, la undécima, que queda redactada como sigue:

«Disposición transitoria undécima. *Régimen transitorio aplicable a los títulos concesionales otorgados y a los expedientes de prórroga del plazo concesional.*

La modificación del artículo 82.2 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobada por la Ley de creación de la Autoridad Administrativa Independiente para la Investigación Técnica de Accidentes e Incidentes ferroviarios, marítimos y de aviación civil, será de aplicación a las concesiones vigentes, independientemente de la fecha en la que se otorgaron, y a los expedientes de prórroga del plazo concesional que se hallen en tramitación a la fecha de entrada en vigor de esa ley.»

Disposición final tercera. *Modificación de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario.*

La Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario, queda modificada de la siguiente manera:

Uno. Se añade un segundo párrafo en el apartado 1 del artículo 88, que queda redactado como sigue:

«1. Constituye el hecho imponible de la tasa la realización por parte de la Agencia Estatal de la Seguridad Ferroviaria de actividades y la prestación de servicios de supervisión e inspección en materia de seguridad ferroviaria.

También constituye el hecho imponible de dicha tasa la realización de las actividades de investigación técnica de los accidentes e incidentes ferroviarios que desarrolla la Autoridad Administrativa Independiente para la Investigación Técnica de Accidentes e Incidentes ferroviarios, marítimos y de aviación civil.»

Dos. Se modifica la redacción del artículo 91, que queda redactado como sigue:

«Artículo 91. *Gestión y afectación.*

1. La gestión, liquidación y la recaudación de la tasa corresponderá a la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria.

El producto de la recaudación de la tasa se ingresará en el patrimonio de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, sin perjuicio de lo establecido en el apartado siguiente.

2. Las cantidades recaudadas por las Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria por la tasa de prestación de servicios y realización de actividades en materia de seguridad ferroviaria se destinarán también a financiar las actividades de la Autoridad Administrativa Independiente para la Investigación Técnica de Accidentes e Incidentes ferroviarios, marítimos y de aviación civil, en tanto que entidad competente para la investigación de las causas técnicas de los accidentes e incidentes ferroviarios.

Mensualmente la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria transferirá un 2,303 % de los importes recaudados el mes anterior por la tasa de prestación de servicios y realización de actividades en materia de seguridad ferroviaria a la Autoridad Administrativa Independiente para la Investigación Técnica de Accidentes e Incidentes ferroviarios, marítimos y de aviación civil.»

Disposición final cuarta. *Título competencial.*

Esta ley se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.20.ª de la Constitución, que atribuye al Estado la competencia exclusiva sobre marina mercante y transporte aéreo;

el artículo 149.1.21.ª de la Constitución, que atribuye al Estado la competencia exclusiva sobre ferrocarriles y transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una Comunidad Autónoma y, por último, al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.25.ª de la Constitución, que atribuye al Estado la competencia exclusiva sobre las bases del régimen minero y energético.

Disposición final quinta. *Desarrollo normativo y ejecución de la ley.*

Se faculta al Consejo de Ministros para dictar cuantas disposiciones reglamentarias sean necesarias para el desarrollo de la presente ley, así como para acordar las medidas necesarias para garantizar la efectiva ejecución e implantación de las previsiones que contiene.

Disposición final sexta. *Aprobación del Estatuto orgánico de la Autoridad Administrativa Independiente para la Investigación Técnica de Accidentes e Incidentes ferroviarios, marítimos y de aviación civil.*

De acuerdo con lo previsto en el artículo 1.6, por medio de real decreto se aprobará el estatuto orgánico de la Autoridad en el plazo máximo de un año desde la entrada en vigor de la presente ley, como requisito previo para su constitución y funcionamiento efectivo.

En dicho real decreto se establecerá, asimismo, la regulación de los créditos presupuestarios que financiarán la actividad de la Autoridad hasta que ésta cuente con un presupuesto propio.

Disposición final séptima. *Entrada en vigor.*

La presente ley entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado» salvo las disposiciones finales primera, segunda y tercera, en lo relativo a las tasas con las que se financia la Autoridad, que entrarán en vigor al día siguiente de la efectiva constitución de la Autoridad de acuerdo con lo previsto en la disposición final sexta.

§ 58

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.

§ 59

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

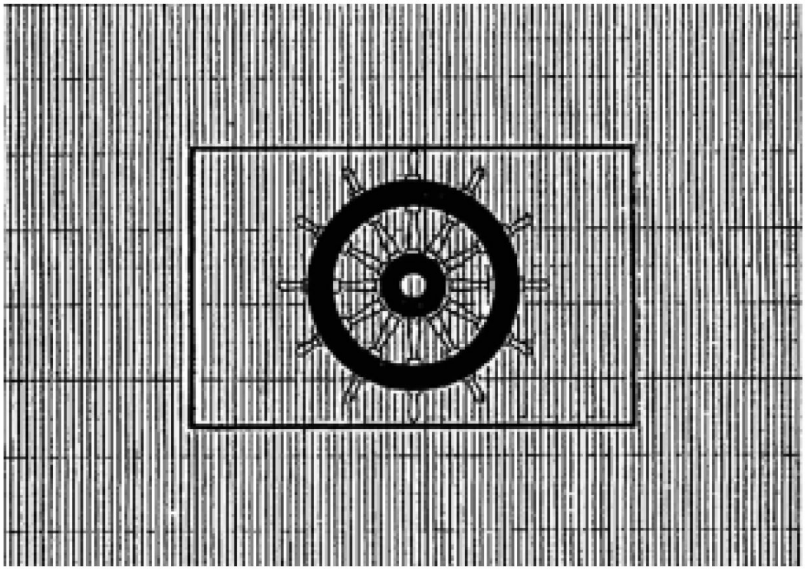
Disposición final quinta. *Entrada en vigor.*

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.

§ 60

Real Decreto 784/2021, de 7 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de buques y embarcaciones históricos y sus reproducciones singulares. [Inclusión parcial]

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

[. . .]

REGLAMENTO DE BUQUES Y EMBARCACIONES HISTÓRICOS Y SUS REPRODUCCIONES SINGULARES

[. . .]

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 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.

[...]

§ 61

Real Decreto 1044/2022, de 27 de diciembre, de ordenación de la flota pesquera

Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación
«BOE» núm. 312, de 29 de diciembre de 2022
Última modificación: sin modificaciones
Referencia: BOE-A-2022-23044

El sector pesquero ha ido modernizándose a lo largo de los años, hasta constituirse hoy como un sector de vital importancia en la Unión Europea, donde España juega un importante papel, al ser uno de los principales productores, que cuenta además con una de las mayores flotas en número de buques. En este sentido, cabe destacar que el mar, entre sus múltiples aprovechamientos, adquiere una especial trascendencia como reserva alimentaria a través de la pesca.

La apuesta por la sostenibilidad de esta actividad, desde un punto de vista económico, ambiental y social, es esencial para superar los retos a los que se enfrenta, donde la vertebración y ordenación de la flota supone un pilar fundamental para mantener un equilibrio estable y duradero entre la capacidad de las flotas y las posibilidades de pesca.

Expresión de lo antedicho, es la promulgación 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.° 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, que tiene como objetivo un crecimiento sostenible, inteligente e integrador de la actividad pesquera, tratando de recuperar la sostenibilidad de las poblaciones de peces y poner fin a las prácticas pesqueras excesivas, así como buscar nuevas oportunidades de empleo y de crecimiento en las zonas costeras.

Igualmente, el Reglamento de Ejecución (UE) 2017/218 de la Comisión, de 6 de febrero de 2017, relativo al registro de la flota pesquera de la Unión, se considera una herramienta imprescindible para aplicar la normativa de la Política Pesquera Común, debiendo estar todos los buques de la Unión registrados en él.

Dentro de este contexto, la ordenación de nuestra flota debe estar alineada con esta estrategia comunitaria y con las disposiciones que de ella emanan, con el fin de disponer de un instrumento útil para la consecución de los objetivos previstos en la normativa europea.

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, introdujo en nuestro ordenamiento con rango legal diversos instrumentos de gestión de la flota, como el Registro General de la Flota Pesquera.

El Real Decreto 1549/2009, de 9 de octubre, sobre ordenación del sector pesquero y adaptación del Fondo Europeo de Pesca, estableció las normas aplicables a la ordenación de la flota pesquera. El tiempo transcurrido desde la publicación de este real decreto, las diversas modificaciones que ha sufrido, así como la exigencia de adaptar esta disposición a los nuevos reglamentos europeos, determinan la necesidad de derogarlo y publicar el

presente real decreto con la finalidad de facilitar a los administrados la comprensión de la compleja normativa existente en materia de ordenación pesquera.

Con este real decreto se pretende simplificar, armonizar y aunar los distintos procedimientos que regulan la ordenación pesquera, con la finalidad de disponer de un instrumento útil para la mejora y adaptación de nuestra flota.

La Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, y en especial, las novedades introducidas en relación con los derechos y obligaciones de relacionarse electrónicamente con las Administraciones Públicas, ha implicado importantes avances que permiten mejorar la agilidad de los procedimientos administrativos en beneficio, tanto de los administrados como de la propia administración. Este real decreto profundiza en esta estrategia y, teniendo en cuenta que el sector implicado se encuentra cualificado técnicamente por sí mismo o a través de las cofradías, establece que, conforme al artículo 14.3 de dicha Ley, así como en atención a las diversas obligaciones de relación electrónica que la normativa pesquera ya impone a diversos segmentos de la flota a efectos de control y trazabilidad, se dispone, en virtud del artículo 14.3 de dicha ley, que todas las relaciones de las personas físicas, además de las jurídicas, con las administraciones públicas implicadas en el marco de esta disposición, se llevarán a cabo a través de medios electrónicos.

Así, dado que este real decreto se dirige a titulares de embarcaciones de pesca, se entiende que, por razón de su capacidad técnica y dedicación profesional tienen acceso y disponibilidad de los medios electrónicos necesarios, por lo que conforme a lo dispuesto en el artículo 14.3 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, se establece la obligación de que se relacionen con la Administración por medios electrónicos.

Por otro lado, el Real Decreto 1035/2017, de 15 de diciembre, por el que se regula el establecimiento y cambio de puertos bases y por el que se modifica el Real Decreto 1549/2009 de 9 de octubre, desarrolló la Ley 3/2001, de 26 de marzo, en lo relativo al establecimiento y cambio de puerto base. La regulación de los puertos bases es un elemento básico para la ordenación de la flota pesquera, por lo que se ha considerado esencial, en aras de una mayor simplificación normativa, derogar también dicho real decreto y unificar todas las disposiciones relativas a la ordenación pesquera en un único instrumento jurídico, que desarrolle reglamentariamente los requisitos adicionales para la autorización del cambio de puerto base, las de uso de un puerto distinto del base y las que permitan la determinación del puerto base para los buques que no faenen en el caladero nacional.

El capítulo I regula el objeto y ámbito de aplicación de esta disposición, que consiste en establecer la normativa básica para gestión de la capacidad pesquera, y las normas relativas a los cambios de puerto base y a la utilización temporal de un puerto distinto del puerto base, contiene las definiciones aplicables y regula el Registro General de la Flota Pesquera, creado por el artículo 57 de la Ley 3/2001, de 26 de marzo. Adicionalmente, se recogen los límites y principios a aplicar en la gestión de la capacidad de la flota pesquera en concordancia con el Reglamento (UE) n.º 1380/2013, del Parlamento Europeo y el Consejo, de 11 de diciembre de 2013 sobre la Política Pesquera Común.

La capacidad pesquera de la flota se mide en términos de arqueo bruto y potencia del motor de los buques de pesca. Su regulación persigue alcanzar un equilibrio entre las posibilidades de pesca y la capacidad de la flota, siendo este objetivo esencial para alcanzar una actividad pesquera sostenible. Este real decreto es coherente con los principios establecidos por la normativa europea, pues cada país de la Unión tiene establecido un límite de capacidad de la flota en términos de potencia y de arqueo bruto. Sólo se pueden incorporar nuevos buques pesqueros a la flota, en consecuencia, si se ha eliminado previamente la misma capacidad en potencia y arqueo bruto, de tal modo que la capacidad de la flota de cada país y del conjunto de la Unión nunca supere el techo establecido por la propia Unión Europea.

Este real decreto introduce como novedad que podrá establecerse un plan de verificación de la potencia de los motores en el que participen las distintas autoridades competentes. El objetivo final de esta regulación es evitar que la potencia de los buques de pesca supere la establecida en la licencia de pesca.

Igualmente, se recogen las normas básicas que regulan el Registro de la Flota, las secciones que lo componen, incluyendo una sección para los buques de pesca y otra para

los buques auxiliares, y las competencias que, en materia de registro, tienen la Secretaría General de Pesca y las comunidades autónomas.

El real decreto atribuye a la Dirección General de Ordenación Pesquera y Acuicultura la competencia para dar de alta y baja provisional y definitiva a los buques de la sección 1 que faenen en aguas exteriores pertenecientes al caladero nacional, en aguas de la Unión Europea o en el caladero de aguas internacionales, así como los que están autorizados a faenar tanto en aguas exteriores como interiores. Adicionalmente también tiene la competencia para realizar las mismas operaciones en relación con los buques de pesca y auxiliares con puerto base en las ciudades de Ceuta y Melilla. Por su parte, las comunidades autónomas deberán llevar sus propios registros de buques auxiliares y de los buques que faenen exclusivamente en aguas interiores. Para garantizar el suministro de información y una comunicación adecuada con la Unión Europea, tal como establece el artículo 57.3 de la Ley 3/2001, de 26 de marzo, es imprescindible asegurar el mantenimiento de una vía de transmisión electrónica permanente con las comunidades autónomas, que quedan obligadas a volcar automáticamente los datos de los buques de cuya inscripción son competentes en el Registro de Flota.

El capítulo II regula la entrada de capacidad de la flota pesquera, estableciendo los requisitos de los expedientes de entrada de capacidad por construcción, importación, transferencia, modernización, cambios de lista del Registro de Buques y Empresas Navieras reguladas por el Real Decreto 1027/1989, de 28 de julio, sobre abanderamiento, matriculación de buques y registro marítimo, u otros supuestos.

Con este real decreto se da mayor claridad y flexibilidad al procedimiento, enumerando los distintos expedientes de entrada de capacidad y los requisitos que deben cumplir todos ellos en materia de aportación. Asimismo, se simplifican y unifican los diferentes procedimientos que se regulaban por el Real Decreto 1549/2009, de 9 de octubre, y se establecen las pautas para la resolución de los expedientes que se encontraran en tramitación en el momento de su entrada en vigor.

Este real decreto incorpora igualmente al procedimiento general los expedientes de regularización. Mediante estos expedientes, los buques cuya capacidad real en términos de potencia y arqueo bruto no se ajuste a la autorizada, deben efectuar las aportaciones necesarias para compensar, en su caso, este exceso. Estos procedimientos pasan a ser gestionados por las comunidades autónomas y a estar sometidos a las mismas reglas y requisitos que el resto de expedientes de entrada de capacidad.

Igualmente, se regula el mecanismo mediante el cual se compensa la entrada de nuevos buques o el aumento de las dimensiones de los existentes mediante la aportación de bajas equivalentes de capacidad, para evitar el incremento total de la capacidad pesquera de la flota. Se regulan las condiciones generales que deben cumplir los buques para aportar su capacidad, la validez y caducidad de su capacidad de aportación y el procedimiento para formalizar el compromiso de aportación en un expediente de entrada de capacidad.

Asimismo, se mejoran las condiciones de aportación al aumentar el tiempo por el que un buque hundido puede aportar su capacidad y se elimina el requisito de materialización de las bajas. Igualmente, se unifica el procedimiento de aportación en las áreas funcionales de agricultura y pesca y en las dependencias del área funcional, según proceda, de las subdelegaciones del Gobierno, estableciendo mecanismos comunes y más ágiles que los establecidos por el Real Decreto 1549/2009, de 9 de octubre.

La capacidad aportada en los expedientes regulados en este capítulo debe pertenecer en su mayor parte al censo por modalidad y caladero del buque o proyecto objeto del expediente. No obstante, se han establecido diferencias, de acuerdo con la situación de cada censo y en función de si se trata de expedientes de entrada de una nueva unidad o de otro tipo de expedientes. En el anexo I se detallan los porcentajes de aportación que debe pertenecer al mismo censo por modalidad y caladero en cada uno de estos casos, introduciéndose el concepto de censos equivalentes a efectos de aportación, con el fin de flexibilizar las condiciones para aportar capacidad a los distintos expedientes. Esta nueva figura no debe confundirse con la de censo homólogo, recogida en el Real Decreto 502/2022, de 27 de junio, por el que se regula el ejercicio de la pesca en los caladeros nacionales dirigido a permitir el intercambio/cambio de censo por modalidad y/o caladero de buques que pertenecen a censos que se han definido como homólogos a estos efectos.

Finalmente, en esta disposición se regula la utilización, por parte de la administración, de la capacidad disponible que no ha sido utilizada por las personas propietarias de los buques, con el fin de destinarla a fines de ordenación pesquera dentro del contexto de la mejora de la sostenibilidad pesquera. La regulación incluye el procedimiento por el que se ofertará esta capacidad al sector, así como los expedientes de entrada de capacidad que podrán beneficiarse de la misma.

El capítulo III regula la gestión del Registro General de la Flota Pesquera, estableciendo las condiciones y procedimientos para la tramitación de las altas, bajas provisionales y definitivas de los buques de pesca que están autorizados a faenar tanto en aguas exteriores como interiores, así como los mecanismos de incorporación en el registro de los buques inscritos en los registros autonómicos.

El Registro de Flota es un instrumento de especial importancia para la administración, donde se recogen las características técnicas y estructurales de nuestra flota que permite llevar el control necesario del esfuerzo pesquero de la flota nacional exigido por la legislación europea. Es por ello, que con el fin de aumentar la trasparencia y, en aras de trabajar para y por el administrado, este Registro es de carácter público, se encuentra en constante actualización y aumenta la información publicada en la Web a disposición del interesado.

El capítulo IV regula la coordinación entre registros y trasmisión de datos. Esta coordinación permite garantizar la coherencia entre el Registro de Flota del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación y el Registro de Buques y Empresas Navieras del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Finalmente, el capítulo V regula los cambios definitivos de puerto base y la utilización temporal de un puerto distinto al puerto base. En él, se clarifica y simplifica el procedimiento general de cambio de puerto base al establecer como elemento objetivo los datos de desembarque. La competencia en los cambios de puerto base tanto de los buques de pesca como en los auxiliares recaen en las comunidades autónomas salvo que se trate de cambios de base de buques de pesca entre puertos de distintas comunidades autónomas, o el cambio de puerto de un buque auxiliar a las ciudades de Ceuta y Melilla, en cuyo caso se gestionan por la Secretaría General de Pesca. Asimismo, se simplifica el trámite de las autorizaciones de uso temporal de un puerto distinto al puerto base, al ser la unidad competente en resolver las autoridades pesqueras de la comunidad autónoma donde se encuentre el puerto solicitado.

El capítulo VI recoge el régimen de infracciones y sanciones.

La disposición adicional primera establece la incorporación al Registro de Flota de los datos de buques auxiliares que estuvieran registrados previamente a la publicación de esta norma. Por otro lado, la disposición adicional segunda y tercera establece regulaciones específicas relativas a los buques con puerto base en las ciudades de Ceuta y Melilla, y en relación con la administración electrónica.

Por último, la disposición adicional cuarta levanta las restricciones impuestas por el Real Decreto 1549/2009, de 1 de octubre, a los buques que se hubieran regularizado conforme a esa disposición.

La disposición transitoria primera recoge los procedimientos que deberán seguirse en los expedientes iniciados con anterioridad a la publicación de este real decreto. La disposición transitoria segunda recoge las medidas aplicables a los buques exportados o transferidos, temporal o definitivamente, así como los siniestros, al amparo del Real Decreto 1549/2009, mientras que la disposición transitoria tercera establece las condiciones aplicables a los buques que hubieran sido objeto de regularización en procedimientos iniciados con anterioridad a la publicación de esta norma.

Este real decreto se dicta al amparo del artículo 149.1.19.ª de la Constitución Española que ampara la competencia exclusiva del Estado en materia de pesca marítima y de la legislación básica en materia de ordenación pesquera.

Se ha sometido a consulta de las comunidades autónomas, del sector pesquero y de los interlocutores sociales.

En la elaboración de esta norma se han observado los principios de buena regulación previstos en el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre.

Así en virtud de los principios de necesidad y eficacia la iniciativa está plenamente justificada por el interés general dado que esta nueva regulación generará efectos muy

favorables en los interesados al adoptarse medidas que permiten mejorar la situación de la flota pesquera, al mismo tiempo que se establece un marco normativo integrado y claro. Por otro lado, los fines de esta norma son los de regular el Registro General de la Flota Pesquera, tanto en sus aspectos generales derivados de las competencias de cada una de las administraciones implicadas como de su funcionamiento; el establecer un sistema flexible de gestión de entrada de capacidad pesquera que permita a la flota pesquera adaptarse a sus necesidades cambiantes con la finalidad última de asegurar su sostenibilidad económica, ambiental y social; y establecer criterios objetivos para la autorización de los cambios de puerto base. Para alcanzar estos fines esta norma es el instrumento más adecuado para su consecución.

En virtud del principio de proporcionalidad, para el desarrollo de esta norma se ha buscado siempre las alternativas que, garantizando la consecución de los fines, imponen menos obligaciones a los administrados y que les restringe en menor medida sus opciones de actuación.

A fin de garantizar el principio de seguridad jurídica, esta normativa es coherente con las normas europeas y nacionales, con la finalidad de establecer un marco normativo integrado estable y predecible que permita a los administrados su comprensión y, por lo tanto, la toma de decisiones respecto a las actuaciones reguladas en el proyecto normativo.

En aplicación del principio de transparencia, esta norma además de haber sido objeto de los reglamentarios trámites de consulta previa y de participación pública, se ha buscado proactivamente la participación de los principales sectores afectados por la regulación, trasladando a las principales asociaciones el proyecto normativo para que efectuaran las observaciones y consideraciones que estimaran oportunas.

Por último, hay que subrayar que este proyecto supone una flexibilización de las actuaciones y procedimientos objeto de regulación respecto a la norma actualmente vigente, evitando cargas administrativas a los interesados y mejorando la gestión pública.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, 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 27 de diciembre de 2021,

DISPONGO:

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

Artículo 1. *Objeto y ámbito de aplicación.*

1. El objeto del presente real decreto es:

a) Establecer las normas básicas de ordenación de la flota pesquera española aplicables a la gestión de la capacidad pesquera.

b) Regular el Registro General de la Flota Pesquera.

c) Regular los cambios definitivos de puertos base y la utilización temporal de un puerto distinto del puerto base.

2. Lo dispuesto en el presente real decreto se entenderá sin perjuicio de las competencias de otros ministerios y de la normativa autonómica, europea o internacional que sea de aplicación.

Artículo 2. *Definiciones.*

Serán de aplicación las definiciones de la Ley 3/2001, de 26 de marzo, y las definiciones de las características de los buques de pesca contenidas en el Reglamento (UE) 2017/1130 del Parlamento Europeo y del Consejo de 14 de junio de 2017, por el que se definen las características de los buques de pesca.

Igualmente, a los efectos de este real decreto, serán de aplicación las siguientes definiciones:

a) Armador o armadora: quien, siendo o no la persona propietaria, 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.

b) 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 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 equipados para la explotación comercial de los recursos pesqueros.

c) Buque de pesca: cualquier buque o embarcación, con independencia de su tamaño, equipado o utilizado para la explotación comercial de los recursos pesqueros, inscrito en la lista tercera del Registro de Buques y Empresas Navieras.

d) Capacidad pesquera: el arqueo de un buque, expresado en GT (arqueo bruto) y su potencia expresada en kW, tal como se define en el artículo 4 del Reglamento (UE) n.º 1380/2013, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, sobre Política Pesquera Común.

e) Persona propietaria de un buque: persona física, o jurídica que figure como tal en la sección de buques del Registro de Bienes Muebles.

f) Censo equivalente: es el censo por modalidad de pesca y caladero que, por sus características, permite considerar a los buques pertenecientes al mismo como susceptibles de ser aportados como baja principal o baja adicional en un expediente de entrada de capacidad de un buque del censo para el que se considera equivalente.

g) Buque irregular: aquél cuya capacidad real, en términos de arqueo GT o potencia, sea diferente a la que figura en los registros oficiales, sin que esta variación sea debida a una obra, cambio de motor o modificación técnica de motor autorizada conforme a lo dispuesto en el presente real decreto.

Artículo 3. *Registro General de la Flota Pesquera.*

1. El Registro General de la Flota Pesquera, en adelante Registro de Flota, será gestionado por la Dirección General de Ordenación Pesquera y Acuicultura del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, y contendrá todos los buques de pesca y todos los buques auxiliares con pabellón español.

2. El Registro de Flota estará compuesto por:

a) Sección 1: los buques de pesca que pueden faenar en aguas exteriores, los que pueden hacerlo en aguas exteriores e interiores y los que exclusivamente pueden faenar en aguas interiores.

b) Sección 2: los buques auxiliares.

Los buques de ambas secciones podrán estar en el estado de alta o baja definitiva.

Adicionalmente, los buques de la sección 1 podrán estar en el estado de baja provisional.

3. El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, a través de la Dirección General de Ordenación Pesquera y Acuicultura, será responsable de:

a) El alta y la baja provisional y definitiva en la sección 1 del Registro de Flota de los buques de pesca que pueden faenar en aguas exteriores y los que puedan hacerlo en aguas exteriores e interiores.

b) El alta y la baja provisional y definitiva en la sección 1 del Registro de Flota de los buques de pesca con puerto base en las ciudades de Ceuta y Melilla, con independencia de las aguas en las que faenen.

c) El alta y la baja provisional y definitiva en la sección 2 del Registro de Flota de los buques auxiliares con puerto base en las ciudades de Ceuta y Melilla.

d) La coordinación con los registros autonómicos.

e) La comunicación a la Unión Europea de los buques con pabellón español que tengan que formar parte del Registro de la flota pesquera de la Unión regulado por el Reglamento de Ejecución (UE) 2017/218 de la Comisión, de 6 de febrero de 2017, relativo al registro de la flota pesquera de la Unión.

4. Las autoridades pesqueras de las comunidades autónomas serán responsables de:

a) El alta y la baja provisional y definitiva en sus registros de los buques de pesca que sólo pueden faenar en aguas interiores; así como el alta y la baja definitiva de los buques auxiliares con puerto base en su territorio.

b) La comunicación electrónica al Registro de Flota, de los datos recogidos en el Reglamento de ejecución (UE) 2017/218, de la Comisión de 6 de febrero de 2017, relativo al registro de la flota pesquera de la Unión, respecto a los buques de pesca que sólo pueden faenar en aguas interiores y a los establecidos en el anexo VII en relación con los buques auxiliares incluidos en sus registros. A los buques de la sección 1 inscritos en los registros autonómicos, se les asignará en el Registro de Flota el censo de artes menores del caladero al que pertenecen.

Las ayudas públicas y las transferencias de fondos nacionales a las comunidades autónomas para fines pesqueros y el resto de medidas de la Política Pesquera Común que las normas de la Unión Europea vinculen al Registro de la flota de la Unión Europea quedarán supeditadas al efectivo cumplimiento de las obligaciones de suministro de información previstas en este apartado.

5. La información presente en el Registro de Flota, así como su intercambio, deberá hacerse de acuerdo con las indicaciones del Esquema nacional de interoperabilidad y las directrices fijadas por la Oficina del dato. Toda información no sujeta a consideraciones de privacidad o sometida a propiedad intelectual o secreto comercial, deberá ser publicada como datos abiertos de acuerdo con la normativa de reutilización de la información del sector público.

Artículo 4. *Capacidad de la flota pesquera.*

1. La capacidad de la flota pesquera española, expresada en términos de arqueo (GT) y potencia (kW), se corresponde con la capacidad de los buques de la sección 1 del Registro de Flota en situación de alta y baja provisional. El arqueo y potencia de los buques auxiliares no computarán en la determinación de la capacidad de la flota pesquera.

2. Dicha capacidad no podrá exceder el límite máximo fijado en el anexo II del Reglamento (UE) n.º 1380/2013 del Parlamento Europeo y el Consejo, de 11 de diciembre de 2013, sobre la Política Pesquera Común. Cuando la capacidad de la flota supere el 90 % de alguno de los límites máximos de capacidad pesquera establecidos, el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación podrá establecer requisitos más exigentes a la entrada de capacidad pesquera, modificando los porcentajes de aportación previstos en el anexo I.

3. El régimen de entradas y salidas de la capacidad pesquera se ajustará a lo establecido en la parte IV del Reglamento (UE) n.º 1380/2013, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, así como los otros Reglamentos europeos que le sean de aplicación.

Artículo 5. *Potencia de los buques de pesca.*

1. A efectos de capacidad pesquera, la potencia del motor será la que figure en la hoja de asiento del Registro de Buques y Empresas Navieras para cada buque.

2. La potencia del motor de un buque de pesca constará en el Registro de Flota y en su licencia de pesca.

3. Se prohíbe faenar con un buque de pesca equipado con un motor cuya potencia exceda la establecida en la licencia.

4. Los buques de pesca no podrán emplear motores que hayan sido objeto de modificaciones técnicas si las mismas no fueron autorizadas oficialmente y su asiento realizado por la Dirección General de la Marina Mercante.

5. Se podrá admitir un tarado límite del 20 por ciento de la potencia máxima reconocida y certificada por el fabricante para el correspondiente modelo y tipo de motor.

6. La potencia de los motores de los buques de pesca podrá ser objeto de un plan de verificación, que podrá incluir, cuando proceda, una verificación física de los mismos.

CAPÍTULO II

Procedimientos de gestión de la capacidad de los buques de pesca

Artículo 6. *Requisitos generales de los procedimientos de entrada de capacidad de buques de pesca.*

1. Se consideran procedimientos de entrada de capacidad:

a) Los que impliquen la entrada de una de nueva unidad por los siguientes motivos:

1.º La construcción de un buque de pesca.
2.º La importación de un buque de pesca de un tercer país o transferencia desde un Estado miembro. En adelante, importación/transferencia.
3.º La incorporación de un buque ya construido a la lista tercera del Registro de Buques y Empresas Navieras.
4.º Los cambios a lista tercera de buques procedentes de otras listas del Registro de Buques y Empresas Navieras.
5.º La reincorporación de buques que estuvieran de baja definitiva en el Registro de Flota, salvo que el motivo de la baja fuera por exportación temporal y esta se hubiera efectuado en los tres años previos a la solicitud de reincorporación.

b) Otros procedimientos:

1.º Las obras con incremento del arqueo (GT), los cambios de motor y modificaciones técnicas de motor con incremento de la potencia.
2.º Las derivadas de regularizaciones de las características de los buques con modificación de arqueo o potencia.

2. Las autoridades pesqueras de las comunidades autónomas serán las competentes en la autorización de los procedimientos de entrada de capacidad relacionados en el apartado 1, salvo en los casos que afecten a buques con puerto base en las ciudades de Ceuta y Melilla, cuya competencia corresponderá a la Dirección General de Ordenación Pesquera y Acuicultura.
3. La autorización de un procedimiento de entrada de capacidad deberá cumplir los siguientes requisitos:

a) La entrada de nueva capacidad pesquera será compensada por la retirada previa de al menos la misma capacidad, mediante la aportación de bajas que cumplirán las condiciones previstas en el presente artículo y que se justificarán con la aportación del correspondiente compromiso de aportación de capacidad previsto en el artículo 8, sin perjuicio de lo previsto en el artículo 17.
b) Para los expedientes del apartado 1.1 se requerirá la baja de al menos otra unidad, que constituirá la baja principal y que pertenecerá al mismo censo por modalidad y caladero que la nueva unidad, o equivalentes a esta de acuerdo con el anexo I apartado 1 letra a). Si la nueva unidad es de mayor capacidad que la que se aporta con la baja principal, será necesario incorporar al expediente bajas adicionales. Si, por el contrario, resulta menor, la capacidad no usada de la baja principal podrá cederse en otros compromisos como bajas adicionales en los plazos establecidos en el artículo 8.
c) Para los procedimientos del apartado 1.1 la capacidad total aportada deberá cumplir los porcentajes establecidos en el anexo I apartado 1 letra b).
d) En el caso de obras, cambios de motor y modificaciones técnicas de motor, que supongan incrementos de arqueo o potencia sobre buques ya registrados en el Registro de Flota, la capacidad se podrá aportar de fracciones de buques, cumpliendo los porcentajes establecidos en el anexo I apartado 2.
e) En el caso de regularizaciones, la aportación de capacidad se podrá efectuar de cualquier censo por modalidad. No obstante, cuando el incremento de potencia de la irregularidad se deba a un cambio de motor no autorizado, la aportación de capacidad deberá cumplir los porcentajes establecidos en el anexo I apartado 2.
f) La capacidad pesquera correspondiente a los buques retirados por paralización definitiva con ayuda pública no podrá ser reemplazada.

4. Además de las condiciones establecidas en este real decreto, para autorizar un procedimiento de entrada de capacidad de buques pesqueros destinados a ser incluidos en un determinado caladero, censo y modalidad de pesca, se requerirá el cumplimiento de los requisitos exigidos por la normativa específica de dicho caladero, censo y modalidad.

Artículo 7. *Condiciones generales de los buques aportables para entrada de capacidad.*

1. La capacidad aportada por las personas propietarias como baja podrá proceder de buques de pesca que se encuentren en alguna de las siguientes situaciones en el Registro de Flota:

a) De alta.
b) De baja provisional, siempre que no haya superado los cinco años en dicha situación.
c) De baja definitiva por siniestro, siempre que no hayan transcurrido dos años desde la fecha de baja en el Registro de Flota, o por exportación/transferencia temporal, siempre que no hayan transcurrido tres años desde que ésta se llevara a cabo.

2. La formalización de la aportación de la capacidad se efectuará conforme a lo establecido en el artículo 8.
3. La persona propietaria del buque cedente de la capacidad se compromete a que éste se encuentre inmovilizado antes del alta en el Registro de Flota de la capacidad aportada, salvo que el buque cedente ya se encuentre en ese momento de baja definitiva. La inmovilización se efectuará mediante entrega en el distrito marítimo o, en su caso, la capitanía marítima correspondiente, del rol de despacho y dotación y, cuando proceda, de la patente de navegación.
4. El alta en el Registro de Flota del buque que recibe la capacidad aportada supondrá la baja definitiva del buque o los buques que la aportaron. De igual manera, la entrada en el Registro de Flota de la capacidad autorizada en los expedientes establecidos en el artículo 6.1.b) supondrá la baja definitiva del buque o los buques que la aportaron. En ambos casos, la baja definitiva se producirá aunque la aportación haya sido parcial.

Artículo 8. *Compromisos de aportación de capacidad.*

1. La aportación total o parcial de un buque en un expediente relativo a procedimientos de entrada de capacidad de los relacionados en el artículo 6 se formalizará mediante una solicitud de aportación de capacidad por parte de la persona propietaria del buque que se dirigirá al Área Funcional de Agricultura y Pesca o la Dependencia del Área funcional de la Subdelegación del Gobierno, según proceda, donde el buque que aporta la capacidad tenga su puerto base. Esta solicitud, se efectuará de acuerdo con el modelo recogido en el anexo III.
2. La solicitud deberá ir acompañada de:

a) Documento del Registro de Bienes Muebles en el que se indique la propiedad del buque y hoja de asiento donde se encuentre anotada dicha propiedad.
b) Documento de aceptación de la aportación de la capacidad firmado por la persona propietaria del buque o del titular del expediente receptor de la capacidad.

3. El área o dependencia correspondiente revisará la documentación y, si procede, emitirá una resolución denominada compromiso de aportación de capacidad, en la que se declare la aceptación de la aportación de capacidad solicitada por el interesado, que recogerá al menos:

a) Nombre, apellidos y NIF o CIF de o de las personas propietarias del buque cedente de la capacidad.
b) Los datos relativos al buque cedente: código, nombre, arqueo (GT) y potencia (kW).
c) Capacidad que se aporta en arqueo (GT) o potencia (kW).
d) Tipo de compromiso de aportación como baja principal o adicional. De cada buque se podrá firmar sólo un compromiso como baja principal con independencia que se puedan firmar o haber firmado otros compromisos como bajas adicionales.

e) Tipo de procedimiento de entrada de capacidad al que se pretende aportar, indicando el nombre y código del buque o el nombre del buque proyectado, y los datos del receptor de la aportación.

f) Fecha de firma del primer compromiso de aportación de capacidad. Esta fecha se deberá hacer constar en las siguientes resoluciones de aportaciones de capacidad.

g) Capacidad restante que le queda al buque para futuras aportaciones.

h) Fecha de validez: fecha límite de aportación a un expediente.

Los compromisos de aportación se notificarán al solicitante y serán los documentos que permitan justificar la retirada de capacidad prevista en el artículo 6.3.a).

4. La capacidad de un buque cedente se podrá imputar a uno o varios compromisos de aportación de capacidad. En el caso de tratarse de varios compromisos, estos se deberán solicitar en los dos años siguientes a la fecha de la firma del primero, aunque éste hubiera sido anulado o modificado. Transcurrido dicho plazo, la capacidad no comprometida no podrá emplearse con posterioridad por la persona propietaria. No obstante, en el caso de anulación de todos los compromisos de aportación de capacidad de un buque que se encuentre en una de las situaciones recogidas en los apartados 1.a) o 1.b) del artículo 7, la capacidad podrá volver a aportarse en nuevos compromisos, iniciándose con estas nuevas aportaciones el cómputo de los plazos.

5. El área o dependencia comunicará el primer compromiso de aportación de capacidad emitido de cada buque al distrito marítimo o, en su caso, la capitanía marítima correspondiente para su anotación en la hoja de asiento del buque aportado, así como a la Dirección General de Ordenación Pesquera y Acuicultura. La comunicación a la capitanía marítima no será precisa en el caso de los buques que estén en el Registro de Flota en la situación de baja definitiva por siniestro o por exportación temporal.

6. El plazo para la incorporación de un compromiso de aportación en un expediente de entrada de capacidad será de tres años desde la firma de la primera resolución de compromiso de aportación de cada buque.

7. Los compromisos de aportación de capacidad se podrán modificar o anular durante su periodo de validez. La modificación o anulación deberá solicitarse por la persona propietaria del buque cedente al Área o Dependencia correspondiente, acompañada de la aceptación del receptor de los derechos de aportación. Cuando se efectúe la anulación de todos los compromisos de aportación de un buque de acuerdo con lo previsto en el apartado 4, el área o dependencia comunicará esta circunstancia al distrito marítimo o, en su caso, la capitanía marítima correspondiente, para la anotación en la hoja de asiento del buque que este ya no es objeto de aportación.

Artículo 9. *Buques no aportables como baja.*

1. Los buques a los que se les haya concedido ayudas por paralización definitiva de la actividad pesquera u otras que exijan la baja definitiva del buque en el Registro de Flota, no podrán en ningún caso ser utilizados como bajas para expedientes de entrada de capacidad.

2. Los buques que hayan sido objeto de ayudas para la modernización o primera adquisición no podrán ser aportados como baja hasta que haya transcurrido el plazo mínimo que establezca la norma por la que se concedió la subvención, salvo que se efectúe la devolución de la misma o la que corresponda proporcionalmente desde la concesión hasta la firma del compromiso. Esta devolución no será exigible cuando el buque haya sufrido un siniestro que dé lugar a su baja definitiva en el Registro de Flota.

3. Los buques de pesca que causen baja definitiva en el registro de flota por aportación no podrán cambiar a las listas sexta o séptima del Registro de Buques y Empresas Navieras. Tampoco podrán cambiar a la lista cuarta si se aportaron como baja principal.

Artículo 10. *Tramitación de los procedimientos de entrada de capacidad de buques de pesca.*

1. Para la entrada de nueva capacidad, la persona propietaria presentará una solicitud dirigida a la autoridad pesquera competente donde el buque vaya a tener el puerto base, en la que se especificará el tipo de procedimiento de entrada de capacidad.

2. En el supuesto de procedimientos de entrada de capacidad que supongan la incorporación de una nueva unidad en el Registro de Flota de acuerdo al artículo 6.1.a), la solicitud deberá incluir las posibilidades de pesca que tendrá el buque, en aquellos casos en los que la normativa específica exija un mínimo de posibilidades de pesca para ejercer la pesquería.

3. Con la documentación reseñada en los apartados anteriores, la comunidad autónoma solicitará a la Dirección General de Ordenación Pesquera y Acuicultura informe vinculante sobre los aspectos de su competencia, y singularmente, sobre la validación de la capacidad aportada para su incorporación en un censo por modalidad, sobre las posibilidades de pesca que, en su caso, utilizará la nueva unidad y sobre lo relativo a los requisitos para la importación de un buque recogidos en el apartado 6 del artículo 12. Este informe deberá ser emitido en el plazo de dos meses, transcurrido el cual, sin que aquél se hubiera emitido, se podrá seguir las actuaciones de acuerdo con el artículo 80.4 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Pública, no siendo necesario en los buques con puerto base en las ciudades de Ceuta y Melilla. Esta solicitud se acompañará de los documentos recogidos en el anexo II.

4. La autoridad pesquera competente emitirá resolución del expediente, en la que se recogerá en caso de resolución favorable el plazo para la solicitud del alta de la nueva unidad en el Registro de Flota o en el registro autonómico, según corresponda, o para la finalización de las obras, cambios de motor o modificaciones técnicas del motor. Este plazo, se podrá ampliar previa solicitud motivada del interesado siempre que no exceda la mitad del plazo inicial concedido, y se solicite antes de su vencimiento.

5. La resolución, junto con la fecha de su notificación al interesado, se comunicará en el plazo de un mes por la comunidad autónoma a la Dirección General de Ordenación Pesquera y Acuicultura, no siendo necesario en el caso de buques con puerto base en las ciudades de Ceuta y Melilla.

6. No obstante lo regulado en este artículo, el procedimiento de entrada de capacidad relativo a la regularización de los buques de pesca se desarrolla procedimentalmente en el artículo 15 de este real decreto.

Artículo 11. *Procedimientos de construcción de un buque de pesca.*

1. La tramitación de los procedimientos de construcción de un buque de pesca se llevará a cabo de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 10.

2. El solicitante del buque de nueva construcción debe solicitar el alta en el Registro de Flota o en el registro autonómico correspondiente, en los cinco años siguientes a la notificación de la resolución de autorización con independencia si esta fue modificada con posterioridad.

3. En caso de que el buque construido sea de mayor capacidad al autorizado, el interesado deberá solicitar a la comunidad autónoma en donde radique su puerto base o a la Dirección General de Ordenación Pesquera y Acuicultura en el caso de buques con puerto base en las ciudades de Ceuta y Melilla, una modificación del expediente de conformidad con el artículo 16, para incorporar esta capacidad adicional. Esta modificación deberá solicitarse antes de la finalización del plazo establecido en el apartado 2.

4. La nueva resolución y su fecha de notificación deberá comunicarse en el plazo de un mes a la Dirección General de Ordenación Pesquera y Acuicultura, excepto los buques con puerto base en las ciudades de Ceuta y Melilla.

Artículo 12. *Procedimientos de importación/transferencia y reimportación.*

1. La tramitación de una solicitud para la importación/transferencia de un buque de pesca se llevará a cabo de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 10.

2. La persona propietaria del buque importado/transferido deberá solicitar el alta en el Registro de Flota o en el registro autonómico, en los dieciocho meses siguientes a la notificación de la resolución favorable de la comunidad autónoma donde vaya a tener su puerto base o de la Dirección General de Ordenación Pesquera y Acuicultura en aquellos buques con puerto base en las ciudades de Ceuta y Melilla, con independencia de si esta fue modificada con posterioridad.

3. En caso de que el buque importado/transferido sea de mayor capacidad al autorizado, el interesado deberá solicitar a la comunidad autónoma en donde radique su puerto base o a la Dirección General de Ordenación Pesquera y Acuicultura en aquellos buques con puerto base en las ciudades de Ceuta y Melilla, una modificación del expediente para incorporar esta capacidad adicional. La nueva resolución deberá comunicarse en el plazo de un mes a la Dirección General de Ordenación Pesquera y Acuicultura, excepto los buques con puerto base en las ciudades de Ceuta y Melilla.

4. La reimportación de un buque de pesca dentro de los tres años posteriores a su exportación temporal/transferencia temporal no precisará de aportación de capacidad, siempre que la misma no haya sido comprometida para su aportación en un expediente. Transcurrido el citado plazo o en los casos que la capacidad del buque se hubiera comprometido para su aportación en un expediente, se deberá iniciar un procedimiento de acuerdo a lo establecido en el apartado 1 de este artículo.

5. El buque de pesca reimportado en el periodo de los tres años siguientes a su exportación/transferencia temporal se dará de alta en el Registro de Flota o en su caso en el registro autonómico correspondiente, de manera automática tan pronto se notifique por el distrito marítimo o, en su caso, la capitanía marítima correspondiente.

6. En cualquier caso, no se autorizarán las importaciones/reimportaciones de buques de pesca que:

a) Procedan de países que tuvieran la consideración, con arreglo a la legislación de la Unión Europea o de alguna organización regional de pesca, de Estado no cooperante en lo relativo a luchar, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada.

b) No cumplan con lo indicado en el artículo 6 del Reglamento (UE) 2017/2403 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2017, sobre la gestión sostenible de las flotas pesqueras exteriores y por el que se deroga el Reglamento (CE) n.º 1006/2008 del Consejo.

c) Se encuentren en la lista de buques incluida en el anexo del Reglamento (UE) n.º 468/2010 de la Comisión, de 28 de mayo de 2010, por el que se establece la lista de la Unión Europea de los buques que practican una pesca ilegal, no declarada y no reglamentada.

d) Cuando la exportación del buque se hubiera hecho percibiendo ayudas entre cuyos requisitos se impidiera la reimportación posterior, absoluta o por un cierto plazo, siempre que dicha operación se haya formalizado en el citado plazo.

Artículo 13. *Otros procedimientos de entrada de capacidad de una nueva unidad.*

1. Las solicitudes de entrada de capacidad recogidas en el artículo 6.1.a), apartados 3.º, 4.º y 5.º se tramitarán de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 10.

2. La persona propietaria o armadora del buque deberá solicitar el alta en el Registro de Flota en los dieciocho meses siguientes a la notificación de la resolución favorable de la comunidad autónoma o de la Dirección General de Ordenación Pesquera y Acuicultura en el caso de buques con puerto base en las ciudades de Ceuta y Melilla, con independencia si ésta fue modificada con posterioridad.

Artículo 14. *Procedimientos de obra, cambio de motor y modificación técnica de motor.*

1. La tramitación de un expediente de obra que suponga el incremento del arqueo (GT), o el de cambio o modificaciones técnicas del motor que supongan el incremento de la potencia (kW), se llevará a cabo de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 10.

2. La persona propietaria deberá finalizar las obras, el cambio de motor o la modificación técnica del motor en los tres años siguientes a la notificación de la resolución de la comunidad autónoma o de la Dirección General de Ordenación Pesquera y Acuicultura en los buques con puerto base en las ciudades de Ceuta y Melilla, con independencia de si esta se modifica con posterioridad, debiendo anotarse la realización de las mismas en la hoja de asiento del buque de acuerdo con el artículo 20 del Real Decreto 1027/1989, de 28 de julio, sobre abanderamiento, matriculación de buques y registro marítimo.

3. En caso de que el resultado de la obra sea mayor que el autorizado, el interesado deberá solicitar a la comunidad autónoma en donde radique su puerto base una modificación

del expediente para incorporar esta capacidad adicional, o en el caso de buques con puerto base en las ciudades de Ceuta y Melilla a la Dirección General de Ordenación Pesquera y Acuicultura. La nueva resolución y su fecha de notificación deberá comunicarse en el plazo de un mes a la Dirección General de Ordenación Pesquera y Acuicultura, excepto los buques con puerto base en las ciudades de Ceuta y Melilla.

4. El distrito marítimo o, en su caso, la capitanía marítima correspondiente notificará a la Dirección General de Ordenación Pesquera y Acuicultura, y en su caso a la comunidad autónoma competente, la anotación en hoja de asiento de la realización de la obra de modernización o cambio de motor, incluso cuando no suponga un incremento de la capacidad pesquera, para proceder, a su anotación en el Registro de Flota o en el registro autonómico, según proceda.

5. Las obras y cambios de motor que no supongan un aumento de la capacidad pesquera no requerirán autorización de la autoridad pesquera de la comunidad autónoma o de la Dirección General de Ordenación Pesquera y Acuicultura en buques con puerto base en las ciudades de Ceuta y Melilla.

6. Sin perjuicio de la posibilidad establecida en el artículo 17.3, las obras sobre la cubierta principal de buques de pesca que supongan el aumento del arqueo, podrán aportar bajas de cualquier censo por modalidad, cuando se cumplan las siguientes condiciones:

a) El buque tenga una eslora total igual o superior a 15 metros y que se hubiera inscrito en el Registro de Flota al menos cinco años antes de la solicitud de la obra ante la comunidad autónoma o ante la Dirección General de Ordenación Pesquera y Acuicultura en los buques con puerto base en las ciudades de Ceuta y Melilla.

b) El incremento de arqueo se deba a obras destinadas a mejorar la seguridad a bordo, las condiciones de trabajo, la higiene y calidad de los productos y que no aumente la capacidad de capturas del buque.

c) No den lugar a un aumento del volumen adicional destinado a llevar pescado o artes de pesca.

d) No se haya concedido con anterioridad un incremento de arqueo para el mismo fin.

Artículo 15. *Regularización de la capacidad de los buques de pesca.*

1. Todo buque irregular deberá ser objeto de un procedimiento de regularización de la capacidad iniciado a petición de la persona propietaria del mismo o de oficio.

2. Los procedimientos de regularización de la capacidad iniciados a instancia de la persona propietaria se tramitarán del siguiente modo:

a) La solicitud de regularización se remitirá a la autoridad pesquera competente donde radique el puerto base.

b) La autoridad pesquera competente solicitará a la Dirección General de la Marina Mercante un informe preceptivo y vinculante de variaciones de medidas, para determinar el arqueo o la potencia real del buque, cuantificando las diferencias existentes respecto a lo inscrito en la hoja de asiento del Registro de Buques y Empresas Navieras. La solicitud de este informe podrá suspender el plazo máximo legal para resolver y notificar de acuerdo con lo previsto en el artículo 22.1 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre.

La Dirección General de la Marina Mercante deberá emitir el informe de variaciones en el plazo de tres meses. Transcurrido el plazo sin que aquél se hubiera emitido, se podrán seguir las actuaciones de acuerdo con el artículo 80.4 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre.

c) A la vista del informe de variaciones, la autoridad pesquera competente emitirá y notificará al interesado:

1.º Requerimiento de aporte de capacidad cuando el informe de variaciones determine que la capacidad real del mismo es superior a la recogida en los registros oficiales. En este requerimiento se concederá al interesado un plazo de seis meses desde su notificación para la presentación ante dicha Administración de los compromisos de aportación de capacidad previstos en el artículo 8, que compensen el exceso de arqueo o potencia,

2.º Resolución de reconocimiento de medidas reales y archivo del expediente de regularización en el caso que el informe de variaciones determine que las medidas del buque son iguales o inferiores a las que figuran en los registros, o

3.º Resolución de regularización desfavorable en el caso que la Dirección General de la Marina Mercante comunique que no ha sido posible efectuar el informe de variaciones por causas imputables al interesado.

d) La autoridad pesquera competente remitirá a la Dirección General de Ordenación Pesquera y Acuicultura, excepto en los buques con puerto base en las cuidades de Ceuta y Melilla, en el plazo de un mes, el informe de variaciones o la resolución indicada en el apartado anterior, así como su fecha de notificación, para la anotación de las medidas reales del buque en los correspondientes registros, dejando anotada, si procede, la capacidad pendiente de aportación, de manera que el propietario de la embarcación no dispondrá de esta capacidad hasta su entera aportación.

e) En el caso de que la resolución determine que se deben aportar bajas, el interesado deberá remitir a la comunidad autónoma o a la Dirección General de Ordenación Pesquera y Acuicultura en los buques con puerto base en las ciudades de Ceuta y Melilla, los compromisos de aportación por toda la capacidad requerida. A la vista de estos compromisos, cuando la autoridad competente sea la comunidad autónoma, esta solicitará a la Dirección General de Ordenación Pesquera y Acuicultura informe vinculante de validación de los mismos.

f) La autoridad pesquera de la comunidad autónoma, y la Dirección General de Ordenación Pesquera y Acuicultura en los buques con puerto base en las ciudades de Ceuta y Melilla emitirá y notificará al interesado resolución de regularización, la cual podrá ser:

1.º Favorable en el caso de que el informe de la Dirección General de Ordenación Pesquera y Acuicultura valide los compromisos de capacidad aportados, o

2.º Desfavorable en el caso que el interesado no haya facilitado los compromisos de aportación requeridos o que estos no se validen en el informe de la Dirección General de Ordenación Pesquera y Acuicultura.

g) La autoridad competente de la comunidad autónoma comunicará a la Dirección General de Ordenación Pesquera y Acuicultura la resolución indicada en el apartado anterior y su fecha de notificación. Esta comunicación no será necesaria en los procedimientos de buques con puerto base en las ciudades de Ceuta y Melilla.

h) La autoridad pesquera competente, en el caso de resolución de regularización desfavorable, procederá a la tramitación de la baja provisional del buque afectado.

i) Los buques con resolución desfavorable de regularización no podrán recibir ayuda por paralización definitiva, no se podrán autorizar la realización de obras en el mismo y sólo podrán aportarse por la capacidad que tuviera registrada al inicio del procedimiento de regularización. Estas restricciones se mantendrán hasta que se incorporen los compromisos de aportación requeridos que permitan la emisión de una resolución favorable de regularización.

3. Los procedimientos de regularización iniciados de oficio se llevarán a cabo del siguiente modo:

a) Cuando se denuncie por una autoridad cualquier diferencia entre la capacidad real y la registrada, la Dirección General de la Marina Mercante emitirá el correspondiente informe de variaciones de medidas y lo remitirá a la autoridad pesquera competente.

b) A la vista del informe de variaciones, la comunidad autónoma o la Dirección General de Ordenación Pesquera y Acuicultura cuando sean buques con puerto base en las ciudades de Ceuta y Melilla procederán de acuerdo con lo establecido en el apartado 2 párrafos c) a i).

Artículo 16. *Modificación de expedientes.*

1. Los expedientes relativos a procedimientos de entrada de capacidad se podrán modificar por alguno de los siguientes motivos:

a) Cambios arqueo o potencia del buque.
b) Cambios en los compromisos de aportación o incorporación de nuevos compromisos.
c) Cambio de censo por modalidad y caladero y posibilidades de pesca.
d) Unión y división de expedientes.
e) La variación del tipo de expediente de entrada de capacidad.

f) Cambio del solicitante del expediente.

2. Los expedientes podrán ser modificados en cualquier momento del procedimiento siempre que esta modificación se realice antes de solicitar el alta en el Registro de Flota.

3. La solicitud de modificación de expediente se dirigirá a la autoridad pesquera correspondiente que será la competente para la adopción de la resolución. En los supuestos contemplados en el apartado 1, la comunidad autónoma recabará previamente informe vinculante de la Dirección General de Ordenación Pesquera y Acuicultura sobre la entrada de capacidad, que tendrá carácter vinculante para la autorización de la modificación del expediente. No será necesario recabar este informe cuando la modificación del expediente afecte a buques con puerto base en las ciudades de Ceuta y Melilla.

El cambio de censo por modalidad y caladero de un expediente de entrada de una nueva unidad estará condicionado a la presentación de los compromisos de aportación si estos fueran necesarios, de acuerdo con lo establecido en el artículo 6.

4. Cuando se produzca un cambio en el puerto base, el material del casco, el cambio de motor sin cambio de potencia, así como cualquier otra característica técnica del buque distinta al arqueo o la potencia, el interesado deberá comunicarlo a la autoridad pesquera correspondiente que, en caso de haber emitido resolución, ésta deberá ser modificada.

5. Cuando la modificación del puerto base suponga un cambio de comunidad autónoma, la autoridad competente de la comunidad autónoma en la que se hubiera iniciado el expediente, o la Dirección General de Ordenación Pesquera y Acuicultura en buques con puerto base en las ciudades de Ceuta y Melilla, remitirá el expediente a la autoridad competente donde radique el nuevo puerto base, que deberá ser la que resuelva la autorización de modificación del expediente.

En la tramitación del expediente modificado, se mantendrán los plazos y la validez de los compromisos de aportación del expediente inicial.

6. Las modificaciones de las resoluciones no supondrán la alteración del plazo de entrada de la nueva capacidad o de finalización de obras o cambios o modificaciones técnicas del motor establecido en la resolución inicial, salvo en los casos de unión y división de expedientes.

7. La división de expedientes cumplirá las siguientes condiciones:

a) Sólo se admitirá la división en los casos de expedientes de construcción.

b) Se podrá dividir en un máximo de tres expedientes, que podrán ser de cualquier tipo.

c) Los expedientes resultantes de la división no podrán volver a ser objeto de división ni tampoco de unión.

d) Los plazos aplicables a los nuevos expedientes serán los que correspondan al tipo de expediente de acuerdo con lo establecido en el presente capítulo.

e) Los compromisos de aportación introducidos en el expediente objeto de división se podrán incorporar a los nuevos expedientes. En el caso de ser necesaria la distribución de la capacidad de los compromisos entre los nuevos expedientes, la solicitud de división deberá recoger el reparto que se hará de esta capacidad.

En el caso de resolución favorable a la división, ésta recogerá:

a) La relación de los expedientes de capacidad en los que se divide, con indicación del tipo de expediente y el titular de los mismos.

b) La obligación de presentar en el plazo de un mes, contado a partir de la notificación de la resolución de autorización de la división del expediente, las solicitudes de los nuevos expedientes de entrada de capacidad, con indicación de que transcurrido este plazo las nuevas solicitudes serán desestimadas.

8. La unión de expedientes cumplirá las siguientes condiciones:

a) Sólo se admitirá la unión en los casos de expedientes que impliquen la entrada de una nueva unidad.

b) Se podrán unir un máximo de tres expedientes.

c) El expediente resultante de la unión no podrá volver a ser objeto de unión, ni tampoco de división.

d) El plazo aplicable al nuevo expediente será el que corresponda al tipo de expediente de acuerdo con lo establecido en el presente capítulo.

e) Los compromisos de aportación introducidos en los expedientes objeto de la unión se podrán incorporar al nuevo expediente. En el caso de que la capacidad de pesca del expediente resultante de la unión fuera menor que la de la suma de los compromisos de aportación introducidos en los expedientes antes de la unión, dicha capacidad no podrá volver a ser utilizada, salvo que no hayan transcurridos los plazos establecidos en el artículo 8.7 y, por tanto, el compromiso esté todavía en vigor para poder ser utilizado.

En el caso de resolución favorable a la unión, esta recogerá:

a) La relación de los expedientes de capacidad que se van a unir, con indicación del tipo de expediente y el titular de los mismos.

b) La obligación de presentar en el plazo de un mes, contado a partir de la notificación de la resolución de autorización de la unión del expediente, la solicitud del nuevo expediente de entrada de capacidad, con indicación de que transcurrido este plazo la nueva solicitud será desestimada. En el caso de que los expedientes que se vayan a unir se hayan iniciado en distintas comunidades autónomas, los plazos empezarán a contar a partir de la última fecha en la que se notifiquen las resoluciones de autorización de unión de los expedientes.

9. La comunidad autónoma comunicará las resoluciones de modificaciones de los expedientes a la Dirección General de Ordenación Pesquera y Acuicultura salvo en el caso de buques con puerto base en las ciudades de Ceuta y Melilla.

Artículo 17. *Disponibilidad de la capacidad.*

1. El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación podrá gestionar la capacidad de los buques en baja definitiva que no hayan sido objeto de aportación. Adicionalmente, en los supuestos de baja definitiva por siniestro o exportación/transferencia temporal deberán haber transcurrido los plazos previstos en el artículo 7.1.c). En el caso de haberse aportado a un expediente de entrada de capacidad, también podrá disponer de ella, si la nueva unidad no se hubiera dado de alta en el Registro de Flota o no se hubieran finalizado las obras o cambios o modificaciones técnicas del motor y hubiera transcurrido el plazo establecido en la resolución de autorización.

2. No obstante, lo indicado en el apartado 1, no podrá ser objeto de utilización por parte del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación la capacidad de los buques de pesca en baja definitiva que hubieran sido objeto de resolución de concesión de ayuda para la paralización definitiva de la actividad pesquera.

3. La distribución de la capacidad disponible indicada en el apartado 1, se efectuará mediante órdenes ministeriales de convocatoria de concurrencia competitiva en las que se regulen los requisitos para su incorporación a expedientes de entrada de capacidad de nueva construcción, obras o cambios de motor que incluyan alguno de los fines contemplados en el anexo IV. El órgano competente para la resolución de la distribución de la capacidad ofertada en las órdenes de convocatoria será la Secretaría General de Pesca.

4. De acuerdo con el apartado anterior, cada convocatoria podrá distribuir la capacidad en los siguientes segmentos de flota: uno para los buques de pesca del territorio español, excepto los que tuvieran puerto base en las Islas Canarias, y tres para los buques de pesca de las citadas Islas. Estos tres segmentos son los siguientes: una para los buques de pesca de menores de 12 metros, otra para los buques de pesca mayores de 12 metros que faenan en aguas de la UE y otra para los mayores de 12 metros que faenan fuera de las aguas de la UE. En cualquier caso, en cada uno de estos segmentos no se podrá superar el límite de capacidad establecido en el anexo II del Reglamento 1380/2013 de 11 de diciembre de 2013.

5. La capacidad disponible aportada a un buque de pesca mediante el mecanismo establecido en el apartado 3, será pública y no podrá ser comprometida por la persona propietaria de la embarcación, volviendo a estar a disposición del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación cuando se produzca la baja definitiva de la embarcación en el Registro de Flota.

CAPÍTULO III

Procedimientos de gestión del Registro de flota

Artículo 18. *Alta de buques en el Registro de Flota.*

1. La persona propietaria de un buque deberá solicitar el alta en el registro correspondiente.

2. El alta de buques de pesca y de los buques auxiliares cuya competencia corresponda al Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, se llevará a cabo del siguiente modo:

a) La persona propietaria del buque presentará conforme a los dispuesto en la disposición adicional tercera una solicitud de alta dirigida a la Dirección General de Ordenación Pesquera y Acuicultura conforme al modelo del anexo V, acompañada de la documentación señalada en el anexo VI apartado A.

b) Antes de proceder al alta de un buque de pesca, la Dirección General de Ordenación Pesquera y Acuicultura verificará que los buques aportados como baja se encuentran inmovilizados para su despacho y de baja definitiva en el Registro de Flota.

c) La Dirección General de Ordenación Pesquera y Acuicultura dictará resolución en el plazo máximo de seis meses, contados desde la presentación de la solicitud en el Registro del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación y notificará el alta, o en su caso su denegación, a los interesados conforme a lo dispuesto en la disposición adicional tercera. Transcurrido el citado plazo sin haberse notificado resolución expresa al interesado, la solicitud se entenderá desestimada por silencio administrativo, según se establece en disposición adicional sexta de la Ley 3/2001 de 26 de marzo.

d) Esta resolución, que no agota la vía administrativa, podrá recurrirse, en alzada, ante la Secretaría General de Pesca, en el plazo máximo de un mes, contado a partir del día siguiente a aquel en que tenga lugar su notificación, de acuerdo con lo establecido en los artículos 121 y concordantes de la Ley 39/2015, de 1 de octubre.

e) Será requisito indispensable para permitir el despacho para la pesca que el buque esté de alta en el Registro de Flota y tenga una licencia vigente.

3. El alta de buques de pesca y buques auxiliares cuya competencia corresponda a las comunidades autónomas, respetará los siguientes requisitos básicos:

a) Las solicitudes de alta se dirigirán a la autoridad pesquera de la comunidad autónoma donde vaya a tener establecido el puerto base.

b) La solicitud deberá ir acompañada de al menos los documentos recogidos en el anexo VI apartados del 3 al 9 de la parte A.

c) Antes de proceder al alta de un buque de pesca, la autoridad pesquera de la comunidad autónoma verificará que los buques aportados como baja se encuentran inmovilizados para su despacho y de baja definitiva en el Registro de Flota o en el registro autonómico, según corresponda.

4. Tras el alta de un buque de pesca en el Registro de Flota, la Secretaría General de Pesca emitirá la licencia comunitaria de pesca definida en el artículo 4, apartado 9, del Reglamento (CE) no 1224/2009 del Consejo.

Artículo 19. *Cambios en el ámbito territorial.*

1. La persona propietaria de un buque de pesca autorizado para faenar en aguas exteriores o en aguas exteriores e interiores, podrá solicitar el cambio de autorización para faenar exclusivamente en aguas interiores, a la autoridad pesquera de la comunidad autónoma donde esté radicado su puerto base.

2. De igual manera, el propietario de un buque de pesca autorizado para faenar exclusivamente en aguas interiores podrá solicitar el cambio de autorización para poder faenar en aguas exteriores o en aguas exteriores e interiores, siguiendo el siguiente procedimiento:

a) Se presentará, conforme a lo dispuesto en la disposición adicional tercera, una solicitud dirigida a la Dirección General de Ordenación Pesquera y Acuicultura.

b) La Dirección General de Ordenación Pesquera y Acuicultura dictará resolución en el plazo máximo de seis meses, contados desde la presentación de la solicitud en el Registro del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación y notificará la autorización a faenar en aguas exteriores o aguas exteriores e interiores, o en su caso su denegación, a los interesados conforme a lo dispuesto en la disposición adicional tercera. Transcurrido el citado plazo sin haberse notificado resolución expresa al interesado, la solicitud se entenderá desestimada por silencio administrativo, según se establece en disposición adicional sexta de la Ley 3/2001 de 26 de marzo.

c) Esta resolución, que no agota la vía administrativa, podrá recurrirse, en alzada, ante la Secretaría General de Pesca, en el plazo máximo de un mes, contado a partir del día siguiente a aquel en que tenga lugar su notificación, de acuerdo con lo establecido en los artículos 121 y concordantes de la Ley 39/2015, de 1 de octubre.

Artículo 20. *Actualización de datos en el Registro de Flota.*

1. La persona propietaria del buque deberá comunicar a la autoridad pesquera competente los datos actualizados de su dirección postal, teléfono y dirección de correo electrónico.

2. El armador o armadora del buque será la persona propietaria del mismo salvo que en la hoja de asiento figure la cesión de uso o explotación en favor de un tercero. En ese caso, el armador o armadora deberá comunicar a la autoridad pesquera competente su dirección postal, teléfono y dirección de correo electrónico.

3. Cuando se efectúe un cambio en la propiedad de buque, el armador o armadora del mismo será el que figure en la hoja de asiento como beneficiario de la cesión de uso o explotación que esté en vigor en el momento del cambio de la propiedad.

En el caso de no figurar ninguna cesión de uso vigente, la persona propietaria será el armador o armadora del buque. Cuando haya más de una persona propietaria, y no se haya comunicado el armador o armadora, se procederá a la retirada de la licencia hasta que se recoja en la hoja de asiento la cesión de uso o la figura de armador.

4. En el caso de buques de pesca, se deberá enviar a la autoridad pesquera competente una foto del buque actualizada, cuando se hayan llevado a cabo obras de reforma que modifiquen el aspecto externo del mismo.

Artículo 21. *Baja provisional de buques de pesca en el Registro de Flota.*

1. Los buques de pesca de alta en los respectivos registros pasarán a la situación de baja provisional en los siguientes supuestos:

a) Cuando no realicen ninguna actividad pesquera durante dos años continuados. A efectos de lo dispuesto en este real decreto, esto se constatará a través de la declaración de desembarque reflejada en el diario electrónico de pesca, diarios en papel o notas de venta, según proceda, entendiéndose que existe actividad pesquera si existe algún registro de desembarques con capturas en el periodo indicado.

b) Por retirada de la licencia comunitaria.

c) Cuando se hubiera notificado la resolución definitiva de concesión de ayuda para la paralización definitiva de la actividad pesquera en el marco de la normativa de aplicación.

d) En los casos que no se aporte la capacidad necesaria para la regularización de la capacidad un buque.

e) Cuando por actos judiciales o administrativos se determine esta circunstancia.

2. La baja provisional se efectuará de oficio por la autoridad pesquera competente y se comunicará a la persona propietaria y al distrito marítimo o, en su caso, la capitanía marítima correspondiente, para que se prohíba el despacho del buque para la pesca.

3. La baja provisional de un buque conllevará la suspensión temporal de la licencia y autorizaciones de pesca que tuviese asignadas.

4. La situación de baja provisional no supondrá la baja en el Registro de la Flota Pesquera de la Unión.

Artículo 22. *Solicitud de reactivación de buques de pesca en situación de baja provisional.*

1. La reactivación del buque se efectuará de oficio por la autoridad pesquera competente cuando se haya subsanado la causa que motivó la baja provisional, excepto si estuvo motivada por falta de actividad pesquera.

2. La reactivación por falta de actividad pesquera de un buque de pesca se podrá solicitar por la persona propietaria o armadora a la autoridad pesquera competente en el plazo máximo de cinco años desde la fecha de la baja provisional.

3. En el caso de buques cuya inscripción en el Registro de Flota sea competencia del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, la reactivación se llevará a cabo del siguiente modo:

a) Mediante presentación de una solicitud conforme a lo dispuesto en la disposición adicional tercera de acuerdo con el modelo del anexo V al que se acompañará de la documentación contenida en el anexo VI apartado B.

b) La Dirección General de Ordenación Pesquera y Acuicultura comprobará la documentación presentada y solicitará informe a la comunidad autónoma correspondiente, antes de proceder a la resolución de la reactivación. Este informe deberá emitirse en el plazo de quince días. Transcurrido dicho plazo sin que se hubiera emitido el citado informe, podrá continuarse con las actuaciones de acuerdo al artículo 80.4 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre.

c) La Dirección General de Ordenación Pesquera y Acuicultura dictará resolución en el plazo máximo de seis meses contados desde la presentación de la solicitud en el Registro del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación y notificará la reactivación, o en su caso, la denegación a los interesados, conforme a lo dispuesto en la disposición adicional tercera. Transcurrido el citado plazo sin haberse notificado resolución expresa al interesado, la solicitud se entenderá desestimada por silencio administrativo, según se establece en disposición adicional sexta de la Ley 3/2001 de 26 de marzo.

d) Esta resolución que no agota la vía administrativa podrá recurrirse, en alzada, ante la Secretaría General de Pesca, en el plazo máximo de un mes, contado a partir del día siguiente a aquel en que tenga lugar su notificación, de acuerdo con lo establecido en los artículos 121 y concordantes de la Ley 39/2015, de 1 de octubre.

4. La reactivación de los buques de pesca competencia de las comunidades autónomas, deberá ser solicitada en el plazo máximo de cinco años desde la fecha de baja provisional.

Artículo 23. *Bajas definitivas en Registro de Flota.*

1. La baja definitiva de un buque de pesca podrá estar motivada por alguna de las siguientes causas:

a) Que hayan estado durante más de cinco años de baja provisional por falta de actividad pesquera conforme al artículo 21.1.a).

b) Que estando de alta o baja provisional, lleve más de siete años sin actividad pesquera.

c) Retirada voluntaria de la actividad pesquera.

d) Ser objeto de desguace, hundimiento sustitutorio de desguace, o destino ornamental.

e) Haber sido exportado a un tercer país o transferido a otro Estado miembro.

f) Haber sido exportado/transferido temporalmente.

g) Haber causado baja en la lista tercera del Registro de Buques y Empresas Navieras.

h) Haber quedado irrecuperable para la navegación por siniestro.

i) Cuando se efectúe el alta o el incremento de la capacidad en el Registro de Flota del buque para el que una embarcación se ha aportado, de conformidad con lo previsto en el artículo 15.4.

j) Cuando por actos judiciales o administrativos se determine esta circunstancia.

2. La baja definitiva de un buque auxiliar podrá ser motivada por haber causado baja en la lista cuarta del Registro de Buques y Empresas Navieras; o por los motivos expuestos en las letras c), d), e), f), h) y j) del apartado anterior, sin perjuicio de otros motivos que puedan establecer las comunidades autónomas reglamentariamente.

Artículo 24. *Tramitación y resolución de procedimientos de baja definitiva.*

1. La persona propietaria del buque deberá iniciar el procedimiento de baja definitiva ante la autoridad pesquera competente, que dictará resolución en el plazo máximo de tres meses y notificará la resolución de baja definitiva a los interesados conforme a lo dispuesto en la disposición adicional tercera. Transcurrido el citado plazo sin haberse notificado resolución expresa al interesado, la solicitud se entenderá desestimada por silencio administrativo, según se establece en disposición adicional sexta de la Ley 3/2001, de 26 de marzo. En los procedimientos que compete a la Administración General del Estado, esta resolución, que no agota la vía administrativa, podrá recurrirse en alzada ante la Secretaría General de Pesca, en el plazo máximo de un mes, contado a partir del día siguiente a aquel en que tenga lugar su notificación, de acuerdo con lo establecido en los artículos 121 y concordantes de la Ley 39/2015, de 1 de octubre.

2. No obstante lo anterior, la baja definitiva de un buque en el Registro de Flota o en los correspondientes autonómicos se acordará por la autoridad pesquera competente de forma automática en los siguientes casos previstos en el artículo anterior:

a) Cuando se lleve a cabo el alta o el incremento de la capacidad en el Registro de Flota del buque de pesca para el que una embarcación se ha aportado, de conformidad con lo previsto en el artículo 7.4.

b) Cuando se produzca la baja del buque en la Lista 3.º o Lista 4.ª del Registro de Buques y Empresas Navieras.

3. Asimismo, a los buques de pesca que les sea de aplicación las letras a), y b), del apartado 1 del artículo 23; y los buques de pesca y auxiliares a los que se les aplique la letra j) de ese mismo apartado, la baja definitiva se iniciará de oficio por la autoridad pesquera competente, que dictará resolución en el plazo máximo de seis meses y notificará la resolución de baja definitiva a los interesados conforme a lo dispuesto en la disposición adicional tercera. Transcurrido el citado plazo sin haberse notificado resolución expresa al interesado, el expediente caducará, archivándose las actuaciones. En los procedimientos que compete a la Administración General del Estado, esta resolución, que no agota la vía administrativa, podrá recurrirse en alzada ante la Secretaría General de Pesca en el plazo máximo de un mes, contado a partir del día siguiente a aquel en que tenga lugar su notificación, de acuerdo con lo establecido en los artículos 121 y concordantes de la Ley 39/2015, de 1 de octubre.

Artículo 25. *Condiciones para la exportación/transferencia.*

En el supuesto de exportación/transferencia definitiva o temporal a un tercer país, se deberán respetar las condiciones establecidas en el Reglamento (CE) n.º 1005/2008 del Consejo, de 29 de septiembre de 2008, por el que se establece un sistema comunitario para prevenir, desalentar y eliminar la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada y el país de destino deberá asumir todos los compromisos adquiridos en el marco de las organizaciones regionales de pesca.

CAPÍTULO IV

Coordinación de registros

Artículo 26. *Transmisión de datos entre los Ministerios de Agricultura, Pesca y Alimentación, de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana e Inclusión, Seguridad Social y Migraciones.*

1. El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación y el de Movilidad, Transportes y Agenda Urbana establecerán los mecanismos de coordinación y de traspaso de información necesarios para garantizar la coherencia entre el Registro de Flota 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.

2. De igual forma, el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación y el Ministerio de Inclusión Seguridad Social y Migraciones se facilitarán 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.

Artículo 27. *Interconexión entre el Registro de Flota y los registros de las comunidades autónomas.*

El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación y las comunidades autónomas establecerán los mecanismos de coordinación y de traspaso de información por vía electrónica entre los registros de las comunidades autónomas y el Registro de Flota.

No obstante, las comunidades autónomas que lo deseen podrán grabar directamente los datos de los buques de su competencia en el Registro de Flota.

Artículo 28. *Interconexión entre los registros de las comunidades autónomas y el Registro de Buques y Empresas Navieras.*

El distrito marítimo o, en su caso, la capitanía marítima correspondiente, informará de las bajas de lista tercera de los buques que sólo pueden faenar en aguas interiores y de lista cuarta del Registro de Buques y Empresas Navieras a la autoridad pesquera de la comunidad autónoma, excepto en los casos en los que los buques tuvieran puerto base en las ciudades de Ceuta y Melilla. Igualmente, informarán de la anotación en la hoja de asiento de las obras o cambios de motor de los buques de lista tercera que sólo pueden faenar en aguas interiores y de lista cuarta, excepto en los casos en los que los buques tuvieran puerto base en las ciudades de Ceuta y Melilla.

CAPÍTULO V

Procedimientos de gestión en relación con los puertos base

Artículo 29. *Puerto base.*

1. La persona propietaria de un buque pesquero de pabellón español podrá elegir libremente el puerto que sirva de base para ejercer su actividad pesquera con sujeción a lo establecido en el presente real decreto.

2. El establecimiento de puerto base es el acto administrativo mediante el cual la autoridad pesquera competente faculta, de forma previa al inicio de la actividad, la fijación de un puerto para sus operaciones pesqueras y comerciales. Dicho puerto será el que se establezca en la resolución de autorización del expediente de entrada de una nueva unidad en el Registro de Flota y pertenecerá siempre al caladero para el cual se autoriza la actividad de la embarcación. Para la emisión de esta autorización, la autoridad pesquera competente en resolver el expediente de entrada de capacidad deberá haber solicitado previamente informe sobre a la Autoridad Portuaria correspondiente respecto a la inclusión del nuevo buque en el puerto que se solicita como base.

Artículo 30. *Requisitos para la autorización de cambio de puerto base de buques de pesca.*

1. La autorización del cambio de puerto base, está supeditada al cumplimiento de los requisitos recogidos en el artículo 68.1 de la Ley 3/2001, de 26 de marzo.

2. Para autorizar el cambio de puerto base de un buque de pesca se deberá cumplir que el número de días de desembarques en el puerto solicitado sea mayoritario en el año natural previo a la solicitud. En el caso que el puerto solicitado no disponga de lonja, la valoración de los días de desembarque se realizará respecto a los puertos más cercanos al solicitado que dispongan de infraestructura para llevar a cabo la primera venta de las capturas.

3. No obstante lo previsto en el apartado anterior, no será exigible en los siguientes casos:

a) Para aquellos buques que no faenan en el caladero nacional. En estos casos, el cambio de puerto base estará supeditado a su vinculación socioeconómica con el puerto solicitado, entendiéndose como tal, cuando las actividades administrativas o económicas de

la empresa armadora del buque o su sede social estén localizadas en dicho puerto, o, en su caso, en la provincia del puerto.

b) Cuando se efectúe la compra de un buque de pesca o se produzca un cambio de armador o armadora, en ambos casos sin cambio de caladero. En este caso, la persona propietaria del mismo podrá solicitar el cambio de puerto en los seis meses siguientes a la adquisición o cambio del armador o armadora, siempre que el puerto base solicitado esté ubicado en la comunidad autónoma donde el nuevo armador o armadora tenga su domicilio social o fiscal, según proceda.

c) Cuando los buques pertenezcan al censo unificado de palangre de superficie.

d) Cuando se autorice un cambio de caladero del buque. En estos casos, en la solicitud de cambio de caladero dirigida a la Dirección General de Pesca Sostenible, se indicará el nuevo puerto base que se solicita para el buque, tramitándose ambos cambios conjuntamente.

Artículo 31. *Tramitación y resolución de los cambios de puerto base de buques de pesca.*

1. Las autorizaciones para los cambios de puerto base de buques de pesca serán competencia de:

a) La Dirección General de Ordenación Pesquera y Acuicultura, cuando el puerto base de procedencia y el solicitado, estén ubicados en comunidades autónomas distintas o en puertos de las ciudades de Ceuta y Melilla.

b) Las autoridades pesqueras de las comunidades autónomas, cuando el puerto base de procedencia y el solicitado estén ubicados en su ámbito territorial.

2. Los cambios de puerto base previstos en el apartado 1.a) se tramitarán del siguiente modo:

a) La persona propietaria del buque presentará la solicitud de cambio de puerto base, conforme a lo dispuesto en la disposición adicional tercera, según el modelo que figura en el anexo VIII, que irá dirigida a la Dirección General de Ordenación Pesquera y Acuicultura.

b) La Dirección General de Ordenación Pesquera y Acuicultura comprobará que dicha solicitud cumple con lo establecido en el artículo 30 y solicitará a la comunidad autónoma de destino informe referido a los aspectos regulados en el apartado 1 de dicho artículo que sean de su competencia, que deberá ser emitido en el plazo de un mes. La comunidad autónoma, por su parte, deberá recabar e incorporar a su informe, los informes de la federación de cofradías, de las cofradías de pescadores afectadas ubicadas en su ámbito territorial y, en su caso, de la Autoridad Portuaria.

c) La Dirección General de Ordenación Pesquera y Acuicultura dictará resolución motivada en el plazo máximo de seis meses desde la presentación de la solicitud y la notificará a los interesados conforme a lo dispuesto en la disposición adicional tercera. Transcurrido el citado plazo sin haberse notificado resolución expresa al interesado, la solicitud se entenderá desestimada por silencio administrativo, según se establece en disposición adicional sexta de la Ley 3/2001 de 26 de marzo. En el caso de resolución favorable, informará al distrito marítimo o, en su caso, la capitanía marítima correspondiente y a las comunidades autónomas donde estén ubicados el puerto base solicitado y el puerto base de procedencia. Esta resolución, que no agota la vía administrativa, podrá recurrirse, en alzada, ante la Secretaría General de Pesca, en el plazo máximo de un mes, contado a partir del día siguiente a aquel en que tenga lugar su notificación, de acuerdo con lo establecido en los artículos 121 y concordantes de la Ley 39/2015, de 1 de octubre.

d) Las comunidades autónomas informarán a la federación de cofradías y cofradías de pescadores y autoridades portuarias involucradas, de los cambios de puerto base que se hayan autorizado por la Dirección General de Ordenación Pesquera y Acuicultura.

3. Los cambios de puerto base de buques de pesca resueltos por las comunidades autónomas serán comunicados a la Dirección General de Ordenación Pesquera y Acuicultura, así como a las capitanías marítimas, federación de cofradías y cofradías de pescadores y autoridades portuarias involucradas en dicho cambio, en el plazo máximo de quince días.

4. La resolución de autorización de un cambio de puerto base se dictará sin perjuicio de las medidas sancionadoras que procedan por la utilización, sin autorización temporal, de un puerto distinto del puerto base durante periodos superiores a tres meses.

5. Los cambios de puerto base serán efectivos una vez sean anotados en el Registro de Flota, lo que deberá realizarse en el plazo máximo de quince días desde la resolución.

Artículo 32. *Cambios de puerto base de buques auxiliares.*

1. El órgano competente para la tramitación y resolución de los cambios de puerto base de buques auxiliares serán:

a) Las autoridades pesqueras de las comunidades autónomas, cuando el puerto base solicitado esté ubicado en su ámbito territorial.

b) La Dirección General de Ordenación Pesquera y Acuicultura, cuando el puerto base solicitado esté ubicado en las ciudades de Ceuta o Melilla.

2. Las resoluciones de cambio de puerto base de buques auxiliares serán comunicadas por el órgano competente de su resolución a la comunidad autónoma donde estuviera ubicado el puerto base de procedencia en el plazo máximo de quince días.

3. Para los cambios previstos en el apartado 1.b), la persona propietaria presentará conforme a lo dispuesto en la disposición adicional tercera la solicitud de cambio de puerto base, según el modelo que figura en el anexo VIII, que irá dirigida a la Dirección General de Ordenación Pesquera y Acuicultura.

La Dirección General de Ordenación Pesquera y Acuicultura dictará resolución motivada, en el plazo máximo de seis meses desde la presentación de la solicitud y la notificará a los interesados conforme a lo dispuesto en la disposición adicional tercera.

Transcurrido el citado plazo sin haberse notificado resolución expresa al interesado, la solicitud se entenderá desestimada por silencio administrativo, según se establece en disposición adicional sexta de la Ley 3/2001, de 26 de marzo. En el caso de resolución favorable, informará a las comunidades autónomas donde estén ubicados el puerto base de procedencia en el plazo de quince días.

Esta resolución, que no agota la vía administrativa, podrá recurrirse, en alzada, ante la Secretaría General de Pesca, en el plazo máximo de un mes, contado a partir del día siguiente a aquel en que tenga lugar su notificación, de acuerdo con lo establecido en los artículos 121 y concordantes de la Ley 39/2015, de 1 de octubre.

Artículo 33. *Autorización específica para la utilización temporal de un puerto distinto del puerto base.*

1. El desembarque en un mismo puerto distinto del puerto base por un buque de pesca, de forma continuada por periodos superiores a tres meses, requerirá de una autorización específica.

2. La solicitud de autorización específica para la utilización temporal de un puerto deberá presentarla el armador o la armadora del buque a las autoridades pesqueras de la comunidad autónoma donde esté ubicado el puerto que se va a utilizar de modo temporal o a la Dirección General de Ordenación Pesquera y Acuicultura si este está ubicado en las ciudades de Ceuta y Melilla. Para la emisión de esta autorización la autoridad competente solicitará informe a la Autoridad Portuaria, cuando proceda.

3. En el caso de los procedimientos iniciados en el ámbito de la Administración del Estado, la Dirección General de Ordenación Pesquera y Acuicultura, resolverá y notificará en el plazo de tres meses contados desde la presentación de la solicitud en el Registro del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, la correspondiente resolución autorizando o denegando la utilización temporal del puerto solicitado, siendo negativos los efectos del silencio administrativo. Estas resoluciones que no agotan la vía administrativa podrán ser recurridas en alzada ante la Secretaría General de Pesca.

4. La resolución otorgando la autorización específica temporal estará supeditada a que el puerto solicitado:

a) Disponga de posibilidades de comercialización y de prestación de servicios.

b) No haya sido el puerto de desembarque mayoritario en el año natural previo a la solicitud. En este caso se deberá proceder a la solicitud de cambio de puerto base.

5. Las autorizaciones específicas temporales se concederán por un periodo máximo de un año y deberán remitirse por la autoridad pesquera que resuelve a la comunidad autónoma donde el buque tenga ubicado su puerto base en el plazo máximo de quince días.

6. La estancia temporal fuera del puerto base, por sí misma no dará ningún tipo de derecho de pesca distinto del que tenga, cuando en la zona de pesca o caladero donde radique el puerto de estancia temporal exista una regulación específica relativa al reparto de cuotas de pesca, derechos de acceso a determinadas zonas o caladeros, o cualquier otra regulación específica a estos efectos.

CAPÍTULO VI

Régimen sancionador

Artículo 34. *Infracciones y sanciones.*

El incumplimiento de lo dispuesto en el presente real decreto será sancionado de acuerdo con lo establecido en el título V de la Ley 3/2001, de 26 de marzo.

Disposición adicional primera. *Incorporación de la información en los registros.*

Los buques auxiliares incluidos en el Registro de Flota a la entrada en vigor de la presente disposición se mantendrán en el citado registro, sin perjuicio de la correspondiente incorporación en los registros autonómicos.

Disposición adicional segunda. *Buques con puerto base en las ciudades de Ceuta y Melilla.*

La gestión, tramitación y autorizaciones que afecten a buques con puerto base en las ciudades de Ceuta o Melilla corresponderán al Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, teniendo en cuenta las competencias transferidas a estas ciudades autónomas.

Disposición adicional tercera. *Administración electrónica.*

En el ámbito de las competencias de la Administración del Estado, y conforme a lo dispuesto en el artículo 14.3 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, las relaciones de las personas físicas con las Administraciones Públicas en los procedimientos y expedientes regulados por el presente real decreto cuya resolución competa al Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, incluidas las notificaciones de oficio, se realizarán exclusivamente por medios electrónicos, conforme a los distintos procedimientos, que están disponibles en la sede electrónica asociada del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación: (https://sede.mapa.gob.es/).

Las notificaciones se efectuarán mediante puesta a disposición del interesado a través de la Dirección Electrónica Habilitada única, incluyendo el supuesto previsto en el artículo 42.1 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, y el artículo 42.1 del Reglamento de actuación y funcionamiento del sector público por medios electrónicos, aprobado por el Real Decreto 203/2021, de 30 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento de actuación y funcionamiento del sector público por medios electrónicos y de forma complementaria a la anterior, en la desde electrónica asociada del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.

Disposición adicional cuarta. *Condiciones aplicables a los buques regularizados a los que se aplicó el artículo 55.h) del Real Decreto 1549/2009, de 9 de octubre.*

Los buques a los que se les aplicó el apartado h) del artículo 55 del Real Decreto 1549/2009, de 9 de octubre, podrán recibir ayuda por paralización definitiva y podrán aportarse por la capacidad que tuvieran a la finalización del procedimiento de regularización.

Disposición transitoria primera. *Tramitación de los expedientes y procedimientos iniciados al amparo del Real Decreto 1549/2009, de 9 de octubre y del Real Decreto 1035/2017 de 15 de diciembre.*

1. Los expedientes y procedimientos iniciados al amparo del Real Decreto 1549/2009, de 9 de octubre, y del Real Decreto 1035/2017, de 15 de diciembre, continuarán tramitándose de acuerdo con lo establecido en las citadas disposiciones, salvo en lo relativo a la materialización de la baja prevista en el artículo 6 del Real Decreto 1549/2009, de 9 de octubre.

2. No obstante lo dispuesto en el apartado 1, se establecen las siguientes excepciones:

a) Los compromisos de aportación que fueran válidos para su incorporación a un expediente de entrada de capacidad en el momento de la entrada en vigor de este real decreto mantendrán su validez en los tres años siguientes a la firma del primer compromiso de aportación del buque, pudiendo modificarse o anularse durante este periodo.

b) Los buques que se encuentren en situación de alta provisional en el momento de la entrada en vigor de este real decreto pasarán a alta definitiva previa presentación únicamente de la foto de la embarcación o las bajas adicionales, en el caso que así se les hubiera requerido. Transcurrido un año desde que se solicitó esta documentación los buques pasarán a la situación de baja provisional, en el caso de que la misma no se hubiera remitido.

c) Los expedientes de entrada de capacidad por nueva construcción cuyos plazos para la finalización de la construcción no hayan transcurrido en el momento de la entrada en vigor de este real decreto, podrán solicitar la división del expediente en las condiciones establecidas en el artículo 16 de este real decreto.

Disposición transitoria segunda. *Exportaciones y siniestros.*

1. En el caso de buques en situación de baja definitiva por exportación/transferencia temporal en el momento de la entrada en vigor de este real decreto, se podrá solicitar la reimportación sin aportación de capacidad en los tres años siguientes a su entrada en vigor.

2. Los buques en situación de baja definitiva por exportación/transferencia definitiva en el momento de la entrada en vigor de este real decreto, podrán firmar el primer compromiso de aportación en el periodo de un año desde la fecha de exportación.

3. Los buques siniestrados antes de la entrada en vigor del presente real decreto dispondrán de dos años para la firma del primer compromiso de aportación desde la fecha de baja definitiva en el Registro de Flota.

Disposición transitoria tercera. *Condiciones aplicables a los buques regularizados por normativas previas a la publicación del presente real decreto.*

A partir de la entrada en vigor del presente real decreto, los expedientes de regularización que no finalizaron con la aportación de bajas, se tramitarán de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 15 del presente real decreto con las siguientes consideraciones:

1. Se levantan las restricciones impuestas a los buques involucrados en procesos de regularización llevados a cabo con anterioridad a la publicación de la Ley 9/2007, de 22 de junio, sobre regularización y actualización de inscripciones de embarcaciones pesqueras en el Registro de Buques y Empresas Navieras y en el Censo de la Flota Pesquera Operativa.

2. Los buques a los que se les aplicó el artículo 5.b) del Real Decreto 1081/2012, de 13 de julio, por el que se establece el procedimiento de regularización de buques pesqueros y su actualización en el censo de la flota pesquera operativa y en el Registro de Buques y Empresas Navieras, no podrán reactivarse en caso de baja provisional hasta que no aporten la capacidad necesaria para regularizar su situación.

3. Los buques que no regularizaron su situación de acuerdo con el apartado f) del artículo 55 Real Decreto 1549/2009, de 9 de octubre, no podrán efectuar obras ni recibir ayudas por paralización definitiva, hasta que no se aporten las bajas establecidas para regularizar su situación.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

Quedan derogadas cuantas normas de igual o inferior rango se opongan a lo establecido en este real decreto, y específicamente:

1. Real Decreto 1549/2009, de 9 de octubre, sobre ordenación del sector pesquero y adaptación al Fondo Europeo de la Pesca.
2. Real Decreto 1035/2017, de 15 de diciembre, por el que se regula el establecimiento y cambio de puerto base de los buques pesqueros, y por el que se modifica el Real Decreto 1549/2009, de 9 de octubre, sobre ordenación del sector pesquero y adaptación al Fondo Europeo de la Pesca.

Disposición final primera. *Modificación del Real Decreto 502/2022, de 27 de junio, por el que se regula el ejercicio de la pesca en los caladeros nacionales.*

Se añade una nueva disposición adicional cuarta al Real Decreto 502/2022, de 27 de junio, por el que se regula el ejercicio de la pesca en los caladeros nacionales, con el siguiente contenido:

> **«Disposición adicional cuarta.** *Administración electrónica.*
>
> En el ámbito de las competencias de la Administración del Estado, y conforme a lo dispuesto en el artículo 14.3 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, las relaciones de las personas físicas con las Administraciones Públicas en los procedimientos y expedientes de las solicitudes de licencias y autorizaciones de pesca, donde se incluyen a su vez tanto los permisos especiales, permisos temporales de pesca y cambios temporales de modalidad, se realizarán exclusivamente por medios electrónicos, conforme a los distintos procedimientos, que están disponibles en la sede electrónica asociada del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación: (https://sede.mapa.gob.es/).
>
> Las notificaciones se efectuarán mediante puesta a disposición del interesado a través de la Dirección Electrónica Habilitada única, incluyendo el supuesto previsto en el artículo 42.1 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, y el artículo 42.1 del Reglamento de actuación y funcionamiento del sector público por medios electrónicos, aprobado por el Real Decreto 203/2021, de 30 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento de actuación y funcionamiento del sector público por medios electrónicos y de forma complementaria a la anterior, en la desde electrónica asociada del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.»

Disposición final segunda. *Facultad de desarrollo.*

Se faculta al Ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación para dictar cuantas disposiciones sean necesarias para el desarrollo de este real decreto, así como para la modificación de sus anexos.

Disposición final tercera. *Título competencial.*

Este Real Decreto constituye legislación básica de ordenación del sector pesquero sin perjuicio de las competencias que en la ordenación del sector se atribuyan a las comunidades autónomas, dictada al amparo del artículo 149.1.19.ª de la Constitución, salvo los artículos 1.1.b), 3 y del 18 al 28, y disposición adicional primera, que se dictan al amparo de la competencia exclusiva del Estado en materia de pesca marítima en aguas exteriores por el mismo artículo.

Disposición final cuarta. *Entrada en vigor.*

El presente real decreto entrará en vigor el 31 de marzo de 2023.

ANEXO I

Origen de las bajas de los expedientes de entrada de capacidad

1. Expedientes para la incorporación de una nueva unidad en el Registro General de la Flota Pesquera:

a) Deberá aportarse un buque como baja principal del mismo censo por modalidad que la nueva unidad. No obstante dicha baja principal también podrá ser de un censo equivalente, de acuerdo a la siguiente tabla:

Censo por modalidad y caladero	Censos equivalentes a efectos de baja principal
Arrastreros en Aguas Internacionales.	Arrastreros Congeladores Zona NAFO, Flota Bacaladera.
Flota Bacaladera.	Arrastreros Congeladores Zona NAFO, Arrastreros en Aguas Internacionales.
Arrastreros Congeladores Zona NAFO.	Flota Bacaladera, Arrastreros en Aguas Internacionales.

b) Cuando la capacidad de la nueva unidad es mayor que la que se aporta con la baja principal, será necesario incorporar al expediente bajas adicionales.

En la siguiente tabla se indica el porcentaje de capacidad aportada a través de la baja principal y las adicionales que debe pertenecer al mismo censo por modalidad o, en los casos en que figure expresamente, de censos equivalentes. No obstante, hasta un 10% de la capacidad que debe aportarse del mismo censo por modalidad o de censos equivalentes, podrá proceder también, cuando así se recoja expresamente, de censos con importante exceso de capacidad.

En los casos en que el porcentaje exigido en la tabla sea inferior al 100 %, la diferencia hasta dicho porcentaje podrá proceder de cualquier censo por modalidad.

	Origen de la capacidad		
Censo por modalidad y caladero	Del mismo censo o equivalentes – Porcentaje	Censos equivalentes a efectos de aportación	Censos con importante exceso de capacidad (10 % del porcentaje de la aportación del mismo censo o equivalente)
Arrastre de Fondo Cantábrico y Noroeste.	100		
Cerco Cantábrico y Noroeste.	90		– Arrastre de fondo CNW, – Volanta CNW y – Palangre de Fondo CNW
Palangre de Fondo Cantábrico y Noroeste.	100	– Volanta CNW y – Rasco CNW.	
Volanta Cantábrico y Noroeste.	100	– Palangre de fondo CNW y – Rasco CNW.	
Rasco Cantábrico y Noroeste.	90	– Volanta CNW y – Palangre de fondo CNW.	Arrastre de fondo CNW.
Artes Menores Cantábrico y Noroeste.	80	– Volanta CNW, – Rasco CNW y – Palangre de fondo CNW.	Arrastre de fondo CNW.
Arrastre de Fondo Mediterráneo.	100		
Cerco Mediterráneo (*).	90		
Palangre De Fondo Mediterráneo.	100		– Arrastre de fondo MED y – Cerco Mediterráneo.
Artes Menores Mediterráneo.	90	– Palangre de fondo del Mediterráneo.	– Arrastre de fondo MED y – Cerco Mediterráneo.
Arrastre de Fondo Golfo de Cádiz.	100		
Cerco Golfo De Cádiz.	100		
Artes Menores Golfo De Cádiz.	80		
Artes Menores Canarias.	80	– Atuneros cañeros Canarias.	
Arrastre de Fondo Aguas de Portugal.	100	– Arrastre de fondo CNW, – Arrastre de fondo Golfo de Cádiz.	– Volanta CNW, – Palangre de Fondo CNW.
Arrastre Zonas Ciem 300.	100		
Artes Fijas Zonas Ciem 300.	100	– Palangreros de fondo que pueden pescar en las aguas no españolas de la UE de la zona 8abde del CIEM.	
Palangreros de fondo que pueden pescar en las aguas no españolas de la UE de la zona 8abde del CIEM.	100	– Artes Fijas Zonas CIEM 300	
Arrastreros en Aguas Internacionales.	80	– Flota bacaladera; – Arrastreros congeladores NAFO.	

	Origen de la capacidad		
Censo por modalidad y caladero	**Del mismo censo o equivalentes – Porcentaje**	**Censos equivalentes a efectos de aportación**	**Censos con importante exceso de capacidad (10 % del porcentaje de la aportación del mismo censo o equivalente)**
Palangre De Superficie.	80		– Arrastre de fondo CNW, – Volanta CNW, – Palangre de Fondo CNW, – Arrastre de fondo MED, – Cerco MED, – Atuneros cañeros Canarias.
Atuneros Cerqueros Congeladores.	80		
Flota Bacaladera.	80	– Arrastreros Aguas internacionales; – Arrastreros congeladores NAFO.	
Arrastreros Congeladores Zona NAFO.	80	– Flota bacaladera; – Arrastreros Aguas internacionales.	
Palangre de Fondo de aguas Internacionales.	50		
Atuneros Cañeros Canarias.	80		

(*) El porcentaje aplicable a los buques de cerco de atún rojo del Mediterráneo será del 80 %

2. Expedientes de obras y cambios o modificaciones técnicas de motor:

a) En la siguiente tabla se recoge el porcentaje de capacidad que se debe aportar del mismo censo por modalidad o de censos equivalentes. El resto de la capacidad que se aporte podrá proceder de cualquier censo por modalidad:

	Origen de la capacidad	
Censo por modalidad y caladero	**Del mismo censo o equivalentes – Porcentaje**	**Censos equivalentes a efectos de aportación de capacidad**
Arrastre de Fondo Cantábrico y Noroeste.	50	
Cerco Cantábrico y Noroeste.	80	
Palangre De Fondo Cantábrico y Noroeste.	80	– Volanta CNW y – Rasco CNW.
Volanta Cantábrico y Noroeste.	80	– Palangre de fondo CNW y – Rasco CNW.
Rasco Cantábrico y Noroeste.	80	– Volanta CNW y – Palangre de fondo CNW.
Artes Menores Cantábrico y Noroeste.	70	– Volanta CNW, – Rasco CNW y – Palangre de fondo CNW.
Arrastre de Fondo Mediterráneo.	50	
Cerco Mediterráneo (*).	80	
Palangre de Fondo Mediterráneo.	80	
Artes Menores Mediterráneo.	70	– Palangre de fondo del MED.
Arrastre de Fondo Golfo de Cádiz.	50	
Cerco Golfo de Cádiz.	80	
Artes Menores Golfo de Cádiz.	70	
Artes Menores Canarias.	70	– Atuneros cañeros Canarias.
Arrastre de Fondo Aguas de Portugal.	50	– Arrastre de fondo CNW y – Arrastre de fondo Golfo de Cádiz.
Arrastre Zonas Ciem 300.	60	
Artes Fijas Zonas Ciem 300.	80	– Palangreros de fondo que pueden pescar en las aguas no españolas de la UE de la zona 8abde del CIEM.
Palangreros de fondo que pueden pescar en las aguas no españolas de la UE de la zona 8abde del CIEM.	80	– Artes Fijas Zonas CIEM 300.
Palangre de Superficie.	25	
Atuneros Cerqueros Congeladores.	25	
Arrastreros en Aguas Internacionales.	25	– Flota bacaladera; – Arrastreros congeladores NAFO.
Flota Bacaladera.	25	– Arrastreros Aguas internacionales; – Arrastreros congeladores NAFO.
Arrastreros Congeladores Zona NAFO.	25	– Flota bacaladera; – Arrastreros Aguas internacionales.
Palangre de Fondo De Aguas Internacionales.	25	
Atuneros Cañeros Canarias.	50	– Artes Menores Canarias.

(*) El porcentaje aplicable a los buques de cerco de atún rojo del Mediterráneo será del 25 %

b) No obstante lo indicado en la letra a del apartado 2, cuando el incremento de la capacidad en arqueo o potencia debida a la obra, cambio de motor o modificación de motor, suponga un incremento de menos de un 10 % de la capacidad registrada del buque objeto de expediente, esta podrá provenir de cualquier censo por modalidad. Esta excepción no se aplicará al censo de arrastre de fondo del Mediterráneo ni a los incrementos de potencia debidos a cambios de motor fuera borda o a modificaciones técnicas del motor.

ANEXO II

Documentación a trasladar a la Dirección General de Ordenación Pesquera y Acuicultura para la emisión del informe en los expedientes de entrada de capacidad

1. Solicitud del interesado remitida a la comunidad autónoma.
2. Compromisos de aportación de capacidad conforme al artículo 8.
3. En caso de la entrada de una nueva unidad en el Registro General de Flota Pesquera, informe sobre las posibilidades de pesca con las que contará, si esto fuera procedente.
4. Declaración responsable del interesado de no haber recibido, en el plazo que especifica la normativa vigente relativa a los fondos europeos, ayudas para la paralización definitiva de la actividad pesquera, o que, en el caso de haberla recibido, se ha devuelto el importe por una cantidad equivalente al periodo de incumplimiento de la obligación.
5. Resumen del proyecto emitido por la comunidad autónoma donde se recojan:

a) El tipo de expediente de entrada de capacidad.
b) Las especificaciones técnicas del buque, y en particular: la eslora total, la manga, el puntal, el arqueo GT, el volumen bajo cubierta (VBC), y la potencia del motor medida en kW.
c) Especificaciones técnicas del motor, incluyendo si este se encuentra tarado o no.
d) El material del casco.
e) Número de Identificación del Buque (NIB), en los expedientes de cambio de lista o de incorporación.
f) El censo por modalidad y caladero.
g) Puerto base.

6. El anterior resumen no será necesario en las obras y cambios o modificaciones técnicas del motor, siendo sustituido por un informe donde se indique:

a) En el caso de cambio de motor o modificaciones técnicas del motor:

– Marca, modelo, número de serie y la potencia del nuevo motor medida en kW, incluyendo si este se encuentra tarado o no.
– En el caso que el motor a instalar proceda de otra embarcación, Hoja de asiento de la embarcación de procedencia.

b) En las obras con incremento de GT:

– Las dimensiones y/o arqueo GT final que tendrá el buque tras la finalización de dicha obra.
– En el caso de las obras reguladas por el artículo 14.6, declaración responsable que el incremento de arqueo se destina a la mejora de la seguridad a bordo, las condiciones de trabajo, la higiene y la calidad de los productos y que no aumentará la capacidad de capturas del buque.

ANEXO III

Modelo de solicitud de aportación de capacidad

I. Datos del solicitante en calidad de persona propietaria de la embarcación.

Nombre y apellidos	NIF / NIE / CIF

Domicilio				
Calle / Plaza y n.º	Localidad	Provincia	Código Postal	Teléfono

Correo electrónico a efectos de medio de aviso de puesta a disposición de notificación electrónica de acuerdo al artículo 43 del Real Decreto 203/2021 de 30 de marzo.

II. Datos del representante del solicitante:

Nombre y apellidos	NIF / NIE / CIF

Domicilio				
Calle / Plaza y n.º	Localidad	Provincia	Código Postal	Teléfono

Correo electrónico a efectos de medio de aviso de puesta a disposición de notificación electrónica de acuerdo al artículo 43 del Real Decreto 203/2021 de 30 de marzo.

Documentación acreditativa de la representación.[1]	
Número de Poder Notarial	
Fecha en la que se otorgó dicho poder:	
Notario:	

[1] No será necesario cumplimentar estos campos si la representación legal se encuentra registrada en el Registro Electrónico General de Apoderamientos de la Administración General del Estado.

III. Embarcación cedente:

Nombre del buque	Código	Matrícula

Estado en el Registro General de la Flota Pesquera

Arqueo (GT) que aporta	Potencia (kW) que aporta

Fecha 1ª resolución de aportación de baja

IV Tipo de Expediente de entrada de capacidad al que se aportará la capacidad de la embarcación cedente:

Entrada de una nueva unidad:

- ☐ Nueva construcción
- ☐ Importación de buques de un tercer país o transferencia desde un Estado Miembro
- ☐ Incorporación de buques ya construidos a la Lista tercera del Registro de Buques y Empresas Navieras
- ☐ Cambio a lista tercera de buques procedentes de otras listas del Registro de Buques y Empresas Navieras
- ☐ Reincorporación de buques de baja definitiva en el Registro General de la Flota Pesquera.

Otras entradas de capacidad:

- ☐ Obras con incremento de GT
- ☐ Cambios de motor
- ☐ Modificación técnica del motor
- ☐ Regularización de arqueo o potencia
- ☐ Otras

V Tipo de baja[2]:

☐ Baja principal

☐ Baja adicional

VI Persona física o jurídica que recibe la capacidad de:

☐ Persona propietaria

☐ Solicitante de un expediente de construcción, cambio a lista tercera, importación de un tercer país, transferencia desde un Estado miembro, incorporación de buques ya construidos, reincorporación de baja definitiva, regularización, modernización, otras causas

Nombre y apellidos	NIF / NIE / CIF

Puerto base que figura en el Registro o en el que se prevea realizar la actividad

Nombre del Buque	Código (*)

* Epígrafe a rellenar sólo para buques registrados:

VII Documentación que se aporta:

☐ Documentación del Registro de Bienes Muebles en el que se indique la propiedad del Buque

☐ Hoja de asiento del Buque

☐ Documento de aceptación de la aportación de la capacidad del señalado en el apartado V.

VIII Compromiso de inmovilización:

El solicitante se compromete a inmovilizar el buque conforme establece el artículo 7.3 del Real Decreto 1044/2022, de 27 de diciembre, de ordenación de la flota pesquera, antes de la entrada en el Registro General de Flota Pesquera de la capacidad indicada en el apartado III de esta solicitud, mediante entrega en el distrito marítimo o, en su caso, la capitanía marítima correspondiente de rol de despacho y dotación, y, cuando proceda, de la patente de navegación.

[2] Baja principal: baja de un buque para sustituir la entrada de una nueva unidad en el Registro General de Flota Pesquera.
Baja adicional: las aportaciones suplementarias a la baja principal en un expediente de entrada de una nueva unidad, o las aportaciones efectuadas en expedientes de modernización o regularización.

IX El/la solicitante declara que:

- No existe ningún impedimento legal para la aportación de la capacidad recogida en el apartado III de esta solicitud y que esta situación se mantendrá hasta el alta en el Registro General de Flota Pesquera de la capacidad que se comprometa a aportar en esta solicitud.
- Está de acuerdo que el buque que figura en el apartado III de esta solicitud cause baja definitiva en el Registro General de la Flota Pesquera, si todavía no lo estuviera, en el momento que se proceda al alta en el citado registro de la capacidad aportada en esta solicitud.
- El buque no ha sido objeto de una ayuda por paralización definitiva.
- En el caso de haber recibido ayudas para inversiones productivas, ha transcurrido el plazo de mantenimiento de la actividad de la embarcación establecido por la normativa de aplicación.[3]
- En el supuesto de que el buque de pesca cause baja en la lista tercera del Registro de Buques y Empresas Navieras, no procederá a la tramitación de un posterior cambio del mismo a la lista sexta o séptima del citado registro. Tampoco podrá cambiar a lista cuarta si se hubiera aportado como baja principal.
- Todo lo indicado en la presente solicitud y en la documentación que la acompaña, es veraz en cuanto a su contenido, así como las firmas digitales y/o manuscritas, expresadas en el mismo respecto de sus titulares.
- Asume la responsabilidad legal que se derivara del incumplimiento de lo comprometido en esta solicitud.

En a de de 202
(Firma del solicitante)

[3] No será exigible incluir este punto de la declaración en los buques que hayan causado baja definitiva en el Registro debido a un siniestro.

ANEXO IV

Finalidades de la capacidad disponible

– Instalación, renovación o aumento de espacio de instalaciones de alojamiento dedicadas al uso exclusivo de la tripulación, incluidas las instalaciones sanitarias, las zonas comunes, las instalaciones de cocina y las estructuras de cubierta de abrigo.

– Mejora o instalación de sistemas de prevención de incendios a bordo, sistemas de seguridad y alarma o sistemas de reducción de ruido.

– Mejora de la estabilidad del buque.

– Cambios de motor para la instalación de motores más eficientes energéticamente y/o menos contaminantes.

– Instalación de sistemas asociados a la reducción de la contaminación de los motores.

ANEXO V

Solicitud de alta en el Registro General de Flota Pesquera

I. Datos personales y de domicilio del solicitante en calidad de :

☐ Persona propietaria

☐ Armador o armadora (únicamente válido en el caso de reactivaciones).

Nombre y apellidos	NIF / NIE / CIF

Domicilio				
Calle / Plaza y n.º	Localidad	Provincia	Código Postal	Teléfono

Correo electrónico a efectos de medio de aviso de puesta a disposición de notificación electrónica de acuerdo al artículo 43 del Real Decreto 203/2021 de 30 de marzo.

II. Datos del representante del solicitante:

Nombre y apellidos	NIF / NIE / CIF

Domicilio				
Calle / Plaza y n.º	Localidad	Provincia	Código Postal	Teléfono

Correo electrónico a efectos de medio de aviso de puesta a disposición de notificación electrónica de acuerdo al artículo 43 del Real Decreto 203/2021 de 30 de marzo.

Documentación acreditativa de la representación.[4]	
Número de Poder Notarial	
Fecha en la que se otorgó dicho poder:	
Notario:	

III. Identificación del Buque

Nombre	Matrícula y folio	Código (*)	CFR (**)	Nº IMO (***)

(*) Solo en el caso de buques que han estado previamente inscritos en el Registro General de la Flota Pesquera.
(**) En caso de buques transferidos de otro Estado miembro.
(***) Obligatorio en buques de más de 100 GTs o 24 metros de eslora total que faenen exclusivamente en aguas de la UE, y en buques de más de 15 metros que faenen fuera de aguas de la UE

IV. Motivo del Alta:

- ☐ Nueva construcción
- ☐ Cambio a lista tercera del Registro de Buques y Empresas Navieras
- ☐ Importación de Buque desde un país tercero
- ☐ Transferencia de Buque desde un Estado Miembro de la UE
- ☐ Incorporación de Buques ya construidos.
- ☐ Reincorporación de Buques de baja definitiva.
- ☐ Reactivación.
- ☐ Otras

V. Identificación del Armador o Armadora que figurará en la Licencia de Pesca.

* En caso de cesión de uso/explotación/fletamento deberá estar anotado en la hoja de asiento

Nombre / Razón social	DNI / CIF

Domicilio a efectos de notificación				
Calle / Plaza y nº	**Localidad**	**Provincia**	**Código Postal**	**Teléfono**

[4] No será necesario cumplimentar estos campos si la representación legal se encuentra registrada en el Registro Electrónico General de Apoderamientos de la Administración General del Estado.

Correo electrónico a efectos de medio de aviso de puesta a disposición de notificación electrónica de acuerdo al artículo 43 del Real Decreto 203/2021 de 30 de marzo.

El/la solicitante declara:

- Que son ciertos los datos consignados en esta solicitud, incluyendo las firmas digitales y/o manuscritas expresadas en la misma respecto de sus titulares.

- Su responsabilidad legal en orden a probar cuanto sea pertinente ante los Tribunales de Justicia correspondientes y declara.

    - Que el correo electrónico que figura en el apartado I o II, según proceda, es el designado para recibir el aviso de la puesta a disposición de notificación electrónica de los procedimientos iniciados de oficio relacionados en el Real Decreto 1044/2022, de 27 de diciembre, de ordenación de la flota pesquera, haciéndose responsable del acceso a la citada dirección y en caso de que deje de estar operativa se obliga a la comunicación de un nuevo correo electrónico a los efectos de medio de aviso de puesta a disposición de notificación electrónica. El incumplimiento de esta obligación no conllevará responsabilidad alguna para la administración por los avisos efectuados a dicho correo electrónico no operativo.

    - Que los avisos de puesta a disposición de notificación de oficio se deberán practicar por la Secretaría General de Pesca para los aspectos regulados en el Real Decreto 1044/2022, de 27 de diciembre, de ordenación de la flota pesquera, a la dirección de correo electrónico señalada en el apartado I o II según corresponda.

En a de de 202

(Firma del solicitante)

ANEXO VI

Documentos para el alta en el Registro de Flota

A. Documentos para el alta de buques de pesca en el Registro de Flota salvo reactivaciones

1. Solicitud de alta en el Registro General de la Flota Pesquera.
2. Resolución de autorización de expediente de entrada de capacidad.
3. Copia completa y actualizada a la fecha de la solicitud de la hoja de asiento del buque en la tercera lista del Registro de Buques y Empresas Navieras, en el que figure el solicitante como persona propietaria de la embarcación.
4. Certificado de navegabilidad y conformidad completo y en vigor para buques mayores o iguales de 24 metros; y certificado de conformidad completo y en vigor para buques menores de 24 metros.
5. Certificado de arqueo del buque en GT.
6. Número IMO para los buques que faenen en caladero nacional y que tengan un arqueo bruto (GT) igual o superior a 100 GT o una eslora total igual o superior a 24 metros y para los que faenen fuera del caladero nacional que tengan más de 15 metros de eslora total.
7. Número Indicativo Internacional de llamada de radio (IRCS) para los buques de más de 24 metros de eslora total.
8. Certificación del distrito marino o, en su caso, la capitanía marítima correspondiente a la inmovilización para su despacho del buque o buques aportados como baja.
9. Una fotografía a color del buque completo, preferentemente en formato jpg. en la que se distinga claramente la matrícula y el folio en la amura del buque ya construido.

B. Documentos para el alta de buques de pesca en el Registro de Flota de reactivación

1. Solicitud de alta en el Registro General de la Flota Pesquera.
2. Copia actualizada de la hoja de asiento del buque en la tercera lista del Registro de Buques y Empresas Navieras.
3. Certificado de navegabilidad y conformidad para buques mayores o iguales de 24 metros; y certificado de conformidad para buques menores de 24 metros.

ANEXO VII

Información telemática que se debe aportar para la incorporación de los buques auxiliares al Registro de Flota Pesquera

Datos identificativos del Buque:

Nombre	
Lista	
Tipo Auxiliar	
Puerto de Matrícula	
Folio - Año	
NIB	
Fecha de entrada en Servicio	
Puerto Base	

Datos Identificativos de la persona propietaria y armador o armadora:

Nombre y DNI o CIF de o de las personas propietarias, Dirección y código postal, teléfono y correo electrónico	
Nombre y DNI o CIF del Armador o Armadora, Dirección y código postal, teléfono y correo electrónico	

Datos Técnicos:

Eslora total	
Manga	
Arqueo GT	
Puntal	
Tipo de material del casco	

Potencia:

Tipo de propulsión		
Tipo de combustible		
Características de un Motor:	Marca	
	Modelo	
	Nº de serie	
	RPM	
	Modelo	
	Potencia kW)	

ANEXO VIII

Modelo de solicitud para el cambio definitivo de Puerto Base de Buques de Pesca y Buques auxiliares con Puerto Base en las ciudades de Ceuta o Melilla

I. Datos personales del solicitante en calidad de persona propietaria:

Nombre y apellidos	NIF / NIE / CIF

Domicilio				
Calle / Plaza y n.º	Localidad	Provincia	Código Postal	Teléfono

Correo electrónico a efectos de medio de aviso de puesta a disposición de notificación electrónica de acuerdo al artículo 43 del Real Decreto 203/2021 de 30 de marzo.

II. Datos del representante del solicitante:

Nombre y apellidos	NIF / NIE / CIF

Domicilio				
Calle / Plaza y n.º	Localidad	Provincia	Código Postal	Teléfono

Correo electrónico a efectos de medio de aviso de puesta a disposición de notificación electrónica de acuerdo al artículo 43 del Real Decreto 203/2021 de 30 de marzo.

Documentación acreditativa de la representación.[55]	
Número de Poder Notarial	
Fecha en la que se otorgó dicho poder:	
Notario:	

III. Identificación del Buque:

Nombre	
Matrícula y folio	
Código del Buque	
Tipo de Buque (Buque de Pesca o Auxiliar)	
Puerto Base	
Localidad y Comunidad autónoma	

IV. Puerto Base solicitado:

Nombre del Puerto Base al que solicita el cambio:	
Localidad del Puerto Base solicitado:	
Comunidad Autónoma a la que pertenece:	

V. Motivación para la solicitud (indicar únicamente la razón/es por las que se solicita el cambio)

☐ **Cambio de propiedad**

☐ **Buque del censo unificado de Palangre de superficie**

☐ **Otras. Describir a continuación**

[5] No será necesario cumplimentar estos campos si la representación legal se encuentra registrada en el Registro Electrónico General de Apoderamientos de la Administración General del Estado.

☐ Autorizo al Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación a consultar telemáticamente los datos referidos a mi persona relacionados exclusivamente con el Documento Nacional de Identidad, o equivalente en caso de extranjeros. (Sistema de Verificación de Datos de Identidad establecido en la Orden PRE/3949/2006, de 26 de diciembre)

☐ No autorizo al Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación a consultar telemáticamente los datos referidos a mi persona, relacionados exclusivamente con el Documento Nacional de Identidad por lo que aporto fotocopia simple del Documento Nacional de Identidad, o equivalente en caso de extranjeros.

El/la abajo solicitante declara que son ciertos los datos consignados en esta solicitud, aceptando y comprometiéndose a probarlos documentalmente.

En a de de 202

(firma del solicitante)

§ 62

Orden de 22 de octubre de 1990 reguladora de la matriculación, registro y permanencia en la Lista Tercera de los buques de pesca explotados con fines comerciales

Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación
«BOE» núm. 255, de 24 de octubre de 1990
Última modificación: sin modificaciones
Referencia: BOE-A-1990-25750

Ilustrísimos señores:

La entrada en vigor del Real Decreto 1027/1989, de 28 de julio, sobre abanderamiento, matriculación de buques y registro marítimo, y del Reglamento (CEE) 163/89, de la Comisión, de 24 de enero de 1989, sobre el fichero de buques pesqueros de la Comunidad, obliga a definir con precisión las condiciones exigibles para la inclusión y permanencia en la Lista Tercera de los buques destinados al ejercicio de la pesca con fines comerciales. La segregación en tres nuevas listas de la primitiva Lista Tercera del Decreto 1494/1968, de 20 de junio, debe propiciar la profesionalización de la pesca, evitando en este sentido el intrusismo, que no sólo supone una clara competencia desleal, sino también un riesgo para la adecuada explotación racional de los recursos.

La presente Orden concreta asimismo la aportación obligatoria de bajas equivalentes en tonelaje y en potencia en la misma línea establecida por el Real Decreto 219/1987, de 13 de febrero, y demás normas concordantes, y regula, finalmente, el control impuesto por la Comisión de la CEE respecto al comienzo y finalización de toda nueva construcción de buques pesqueros que sea objeto de concesión de las subvenciones España-CEE para la renovación de la flota.

En último término, esta disposición tiene rango de Orden, por razones coyunturales, de acuerdo con la Sentencia 69/1988 del Tribunal Constitucional, teniendo en cuenta el proceso actual de modificación del Reglamento (CEE) 4028/86, que obligará en su momento a refundir y modificar los Reales Decretos hoy en vigor reguladores de la aportación obligatoria de bajas,

En su virtud, en uso de la facultad conferida en la disposición final primera del Real Decreto 1027/1989, de 28 de julio, y en la disposición final segunda del Real Decreto 681/1980, de 28 de marzo, dispongo:

Artículo 1.

La matriculación, registro y permanencia en la Lista Tercera de cualquier buque destinado al ejercicio profesional de la pesca requerirá el alta de la Empresa en el Régimen Especial de Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, con asignación del número correspondiente al buque o buques propiedad de la Empresa.

A partir de la entrada en vigor de la presente Orden, la inclusión de la embarcación en el Régimen Especial de Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, se acreditará con carácter previo al alta del buque en el Censo de la Flota Pesquera Operativa mediante la correspondiente certificación del Instituto Social de la Marina.

Artículo 2.

En el plazo reglamentario establecido en los artículos 48 y 49 del Real Decreto 1027/1989, de 28 de julio, los buques pesqueros de nueva construcción, importados definitivamente o procedentes de otra lista de matricula deberán inscribirse en el Registro Mercantil.

Artículo 3.

Sin perjuicio del cumplimiento de los requisitos establecidos en los artículos anteriores, la matriculación y permanencia de un buque pesquero en la Lista Tercera requerirá que su explotación tenga carácter profesional.

A tal efecto, la Dirección General de Ordenación Pesquera podrá solicitar al armador titular de la explotación del buque, que acredite la profesionalidad y los fines comerciales de la actividad pesquera desarrollada mediante presentación de certificaciones de las ventas brutas anuales, de la liquidación del IRPF, o de cualquier otro documento válido en derecho con tal fin. En todos los casos, la renta bruta obtenida con dicha actividad no será inferior al 50 por 100 de la renta total ni el tiempo de trabajo dedicado a la actividad pesquera será a su vez inferior al 50 por 100 del tiempo de trabajo total del titular de la explotación del buque, cuando éste sea una persona física.

En el plazo de dos meses a partir de la entrada en vigor de la presente Orden, los armadores titulares de la explotación de pesqueros de eslora entre perpendiculares inferior a 9 metros remitirán a la Dirección General de Ordenación Pesquera certificación de la Organización de Productores o de la Cofradía correspondiente que acredite en su caso su profesionalidad dentro de los límites establecidos en el párrafo anterior.

Cuando el puerto base del buque se encuentre situado en una Comunidad Autónoma con competencia en materia de ordenación del sector pesquero, la acreditación y certificación de la profesionalidad del armador titular de la explotación del buque corresponderá al órgano autonómico competente. En tal caso, se facilitará a la Dirección General de Ordenación Pesquera la información oportuna.

Artículo 4.

La aportación obligatoria de buques de la Lista Tercera como bajas equivalentes en tonelaje y en potencia comprende formalmente los supuestos de nueva construcción, obras y cambios de motor o modificaciones en los proyectos de nueva construcción ya autorizados que den lugar a incrementos en tonelaje o en potencia, importaciones definitivas y altas en la Lista Tercera de buques procedentes de otras listas de matrícula. Esta norma se entenderá sin perjuicio de las condiciones establecidas por la normativa específica reguladora de las modalidades, censos y caladeros de pesca.

La actividad mínima de las bajas aportadas para nuevas construcciones y para obras de modernización será exigida asimismo en el supuesto de importación definitiva y en cualquier alta en la Lista Tercera de buques procedentes de otras listas de matrícula.

Artículo 5.

La permanencia de un buque pesquero en la Lista Tercera responderá a los siguientes niveles de actividad.

Se entenderá por «buque activo» el que cumpla las condiciones de actividad mínima establecidas en la normativa española y comunitaria para su aceptación como baja o para su retirada definitiva de la actividad pesquera.

Será considerado como «buque operativo» el que haya sido despachado, como mínimo, una vez en los últimos veinticuatro meses y mantenga en todo caso la capacidad de entrar de nuevo en servicio.

Todo buque pesquero que no haya sido despachado cuando menos una vez en los últimos veinticuatro meses, tendrá un plazo máximo de cinco años para que el titular del mismo cumplimente los requisitos necesarios para dicho despacho, salvo que sea declarado manifiestamente irrecuperable. Transcurrido dicho plazo, perderá la consideración de buque operativo. El carácter de irrecuperable podrá ser determinado previa inspección del Servicio de Inspección y Vigilancia Pesquera. En este caso, la Secretaría General de Pesca Marítima instará a la Dirección General de la Marina Mercante la baja de oficio del mismo en la Lista Tercera de acuerdo con lo que dispone el artículo 61 del Real Decreto 1027/1989, de 28 de julio.

Artículo 6.

Sin perjuicio de las competencias de la Inspección General de Buques de la Dirección General de la Marina Mercante en cuanto a período de validez de un año improrrogable de los permisos de construcción, la Secretaría General de Pesca Marítima atenderá al cumplimiento de los plazos reglamentarios de inicio de la construcción y de entrada en servicio de un nuevo buque pesquero cuando a dicha construcción le hayan sido asignadas las subvenciones España-CEE de renovación de la flota.

Artículo 7.

Con el fin de determinar la fecha de comienzo de una nueva construcción, esta se considerará efectivamente iniciada cuando sea posible identificar y comprobar uno o varios de los parámetros esenciales del nuevo buque respecto al proyecto autorizado. Dicho comienzo quedará por ello determinado con la puesta de quilla en las construcciones en madera, el inicio del moldeado del casco en lo buques de poliester y el ensamblaje de una sección del buque en la construcciones en acero.

Disposición adicional.

Los artículos 1, 2, 3, 4, 6 y 7 y la disposición transitoria segunda deberán considerarse normativa básica del Estado, de acuerdo con lo establecido en el artículo 149.1.19 de la Constitución.

Disposición transitoria primera.

Cualquier buque pesquero matriculado en la Lista Tercera que no haya sido incluido en el Censo de la Flota Pesquera Operativa en el período comprendido entre el 10 de mayo de 1989 y la fecha de entrada en vigor de la presente Orden, podrá ser dado de alta en el censo indicado mediante un procedimiento de reactivación. La solicitud de alta se remitirá a la Dirección General de Ordenación Pesquera a través de la autoridad periférica competente, adjuntando certificación sobre el último despacho del buque y la etiqueta de identificación fiscal del armador titular en el caso de que se trate de un buque con motor intrabordas. Con carácter previo al alta en el censo, la embarcación será sometida a inspección para verificar su operatividad.

Disposición transitoria segunda.

Para los buques matriculados actualmente en la Lista Tercera que no figuren inscritos en el Registro Mercantil, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 2, el plazo para dicha inscripción será de seis meses a partir de la entrada en vigor de la presente Orden.

Disposición final primera.

Por la Dirección General de Ordenación Pesquera se dictarán las Resoluciones precisas para el desarrollo y aplicación de la presente disposición.

Disposición final segunda.

La presente Orden entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

§ 63

Orden ARM/3145/2009, de 19 de noviembre, por la que se regula la implantación del registro y transmisión electrónicos de los datos de la actividad de los buques pesqueros españoles

Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino
«BOE» núm. 283, de 24 de noviembre de 2009
Última modificación: 25 de junio de 2012
Referencia: BOE-A-2009-18735

El Reglamento (CE) 2847/1993, de 12 de octubre de 1993, por el que se establece un régimen de control aplicable a la política pesquera común, prevé que los capitanes de los buques pesqueros comunitarios lleven un diario de a bordo en el que anoten su actividad pesquera y que después de cada marea y, en las 48 horas siguientes al desembarque, éstos o sus representantes presenten una declaración de desembarque.

El Reglamento (CE) 1966/2006, del Consejo, de 21 de diciembre de 2006, sobre el registro y la transmisión electrónica de los datos de la actividad pesquera y sobre los medios de teledetección, establece que los capitanes de los buques de pesca comunitarios registrarán por medios electrónicos la información relativa a las actividades de pesca que deben consignarse en el diario de a bordo, en una declaración de transbordo o en una declaración de desembarque y transmitirán, también por medios electrónicos y de forma automática, tal información a la autoridad competente del Estado de pabellón.

Esta obligación afectará a los buques pesqueros españoles de eslora total superior a 24 metros, a partir del día 1 de enero de 2010, si bien quedarán excluidos de la misma los buques pesqueros que, aún teniendo la eslora citada, realicen mareas cuya duración no supere las 24 horas, siempre que éstas se realicen en aguas sometidas a soberanía o jurisdicción españolas y lleven a cabo el desembarque de sus capturas en puertos españoles. Igualmente estarán exentos los buques cuya utilización sea exclusivamente la acuicultura.

El Reglamento (CE) 1077/2008, de la Comisión, por el que se establecen las disposiciones de aplicación del Reglamento (CE) 1966/2006 del Consejo, sobre el registro y la transmisión electrónica de las actividades pesqueras y sobre los medios de teledetección y se deroga el Reglamento (CE) 1566/2007, establece la obligación para los capitanes de los buques pesqueros de transmitir por medios electrónicos a las autoridades competentes del Estado miembro de pabellón, los datos de capturas consignados en el diario de a bordo, la declaración de desembarque así como la notificación de entrada en puerto. Igualmente, establece la obligación para los Estados miembros de pabellón de transmitir la mencionada información al Estado miembro costero, cuando la actividad pesquera se desarrolle en las aguas de éste.

La presente orden tiene por objeto definir el equipo mínimo necesario para el registro y transmisión electrónicos de los datos de la actividad pesquera que deberán instalar y llevar operativo o que podrán utilizar en el caso de tenerlo instalado con anterioridad a la fecha de

entrada en vigor, los buques pesqueros españoles que, a partir del 1 de enero de 2010, estén afectados por esta obligación y establecer las condiciones de su funcionamiento e intercambio de información entre éstos y la Secretaría General del Mar.

Las actuaciones comprendidas en la presente orden no supondrán ningún cambio en la organización administrativa de la Secretaría General del Mar, prevista en el Real Decreto 1130/2008, de 4 de julio, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, dado que las mismas se encuentran recogidas en el apartado 1.g) del artículo 18 del mismo, que de forma concreta reconoce a la Dirección General de Recursos Pesqueros y Acuicultura la función de la recogida y tratamiento de la información de la actividad pesquera en materia de control, referida especialmente a capturas, transbordos y desembarques.

Se ha cumplido el trámite de comunicación a la Comisión, previsto en el artículo 38 del Reglamento (CE) 2847/93, de 12 de octubre, por el que se establece un régimen de control aplicable a la política pesquera común.

En la elaboración de la presente orden han sido consultados el sector pesquero y las comunidades autónomas afectadas.

En su virtud, dispongo:

Artículo 1. *Objeto y ámbito de aplicación.*

1. La presente orden tiene por objeto definir el equipo mínimo necesario para el registro y transmisión electrónicos de los datos de la actividad pesquera que deberán instalar y llevar operativo o que podrán utilizar en el caso de tenerlo instalado con anterioridad a la fecha de entrada en vigor, los buques pesqueros españoles que estén afectados por esta obligación en virtud del artículo 15 del Reglamento (CE) n.º 1224/2009 del Consejo, de 20 de noviembre; establecer las condiciones de su funcionamiento e intercambio de información entre éstos y la Secretaría General del Mar y fijar los procedimientos de transmisión alternativa en caso del fallo del sistema.

2.

a) Los buques pesqueros españoles, con eslora total igual o superior a 12 metros, deberán tener instalado y operativo al bordo de los mismos, un dispositivo de registro y transmisión electrónicos para la recogida y envío de los datos de su actividad pesquera, conforme a lo previsto en el artículo 2 de la presente orden y según el calendario previsto en el articulo 15 apartado 3 del Reglamento (CE) n.º 1224/2009 del Consejo, de 20 de noviembre de 2009, con independencia de las aguas en las que desarrollen sus operaciones de pesca o de los puertos en los que desembarquen sus capturas.

b) Los buques pesqueros cuya eslora total sea inferior a 15 metros estarán exentos de lo dispuesto en el apartado a) si faenan exclusivamente en las aguas territoriales españolas o, nunca pasan más de 24 horas en el mar, desde la hora de salida del puerto hasta la de regreso a él.

3. **(Suprimido).**

4. Los capitanes de los buques pesqueros españoles que hagan uso del registro y transmisión electrónicos de los datos de la actividad pesquera previstos en los apartados 1 a 4 del artículo 7, estarán exentos de la anotación de los mismos en los formularios en soporte papel. Igualmente, los capitanes de los buques pesqueros españoles o sus representantes que hagan uso del registro y transmisión electrónicos de los datos de la actividad pesquera, cuando desembarquen sus capturas en otro Estado miembro, estarán exentos de la obligación de presentar la declaración de desembarque en el mismo.

Artículo 2. *Componentes del equipo de recogida y transmisión electrónicos de los datos de la actividad pesquera.*

1. El equipo para la recogida y transmisión electrónicos de los datos de la actividad pesquera objeto de la presente orden estará compuesto por un equipo informático y un equipo transceptor, ambos a bordo del buque pesquero.

2. El equipo deberá ubicarse en una zona protegida y fácilmente accesible del puente o derrota del buque pesquero, de manera que no interfiera con otros equipos, ni afecte a las operaciones de seguridad del buque. La antena del equipo transceptor deberá fijarse a una parte de la estructura del buque, que no sufra interferencias con otros equipos embarcados.

3. Tanto si se trata de nuevos equipos como si son equipos ya en funcionamiento, el Capitán o el Armador o su representante se asegurarán de su conformidad con los requisitos contemplados en la presente orden y de su correcto funcionamiento, solicitando a la/s empresa/s responsables de la instalación o de su mantenimiento, en el caso de que se trate de equipos ya instalados, acreditación documental del cumplimiento de las especificaciones técnicas requeridas para cada componente. La Dirección General de Recursos Pesqueros y Acuicultura podrá comprobar dichos extremos en cualquier momento.

4. El Capitán, el Armador o su representante se asegurará de que el equipo es mantenido e igualmente reparado, si procede, bajo su responsabilidad y a su cargo.

5. La utilización del equipo de recogida y transmisión electrónicos de los datos de la actividad pesquera deberá hacerse de acuerdo con las indicaciones del/de los fabricante/s de cada uno de los componentes que lo integren.

6. El equipo deberá estar operativo y en perfecto estado de funcionamiento desde la salida de puerto hasta su regreso, durante la duración completa de la marea.

7. Cuando un buque pesquero se halle en puerto, haya finalizado una marea, no lleve pescado a bordo y su Capitán haya confirmado que la Dirección General de Recursos Pesqueros y Acuicultura ha recibido los datos correspondientes a la declaración de desembarque o de transbordo, según proceda, la conexión prevista en el apartado anterior, podrá suspenderse, previa notificación de dicho extremo a ésta. La comunicación con la Dirección General de Recursos Pesqueros y Acuicultura deberá reanudarse antes de que el buque vaya a iniciar su salida de puerto nuevamente, para lo que se estará a lo previsto en el artículo 6.2.

8. Las comunicaciones de los buques pesqueros españoles con la Dirección General de Recursos Pesqueros y, en caso de imposibilidad de acceso, conforme a lo previsto en el artículo 9, con la autoridad única prevista en el artículo 17 del Reglamento (CE) 1077/2008, de la Comisión, de otros Estados miembros, serán por cuenta del Armador del buque pesquero.

Artículo 3. *Condiciones mínimas que deberá cumplir el equipo informático.*

1. El equipo informático previsto en el artículo 2.1 deberá contar al menos con las especificaciones técnicas que se señalan en el anexo I.

2. La Dirección General de Recursos Pesqueros y Acuicultura hará entrega, con carácter gratuito, a los buques de eslora total superior a 24 metros, previstos en el artículo 1.2, de una aplicación informática DEA (Diario Electrónico de A bordo), para su instalación en el equipo informático previsto en el apartado anterior.

3. La instalación de la aplicación informática DEA en el equipo informático será responsabilidad de la empresa armadora y deberá realizarse de acuerdo con las especificaciones técnicas que, a tal efecto, establezca la Dirección General de Recursos Pesqueros.

4. Tras la instalación de la aplicación DEA en el equipo informático previsto en el artículo 2.1, el Capitán estará obligado a verificar su idóneo funcionamiento e igualmente, cada vez que instale un nuevo software en el equipo informático en el que se encuentra el DEA.

Artículo 4. *Condiciones mínimas que deberá cumplir el equipo transceptor.*

1. El equipo transceptor contemplado en el artículo 2.1 deberá ir conectado al equipo informático previsto en el artículo 3 y dispondrá al menos de los requisitos técnicos que se señalan en el anexo II.

2. El equipo transceptor dispondrá de cobertura permanente durante toda la duración de una marea, al objeto de garantizar la transmisión de los datos de la actividad pesquera a la Dirección General de Recursos Pesqueros y Acuicultura, de acuerdo con lo establecido en los apartados 1 a 5 del artículo 7, así como la recepción de mensajes que desde ésta se realice al buque pesquero.

Artículo 5. *Recepción de las comunicaciones por la Dirección General de Recursos Pesqueros y Acuicultura.*

1. La Dirección General de Recursos Pesqueros y Acuicultura será la encargada de recibir los mensajes de actividad de los buques pesqueros españoles, conforme a lo previsto en el artículo 7, apartados 1 a 4, artículo 8 y artículo 9 de la presente orden, según proceda.

2. La Dirección General de Recursos Pesqueros y Acuicultura estará igualmente en comunicación con la autoridad única prevista en el artículo 17 del Reglamento (CE) 1077/2008, de la Comisión, de otros Estados miembros, para recibir la información de la actividad pesquera prevista en los artículos 7 y 8 de la presente orden, de los buques comunitarios que estén llevando a cabo actividad en las aguas sujetas a soberanía o jurisdicción españolas o desembarquen en puertos españoles, o para transmitir la información de la actividad pesquera de los buques españoles cuando éstos estén faenando en las aguas del Estado miembro de que se trate.

Artículo 6. *Requisitos mínimos de funcionamiento del equipo de recogida y transmisión electrónicos de los datos de la actividad pesquera.*

1. El Armador o su representante, antes de iniciar por primera vez las comunicaciones objeto de la presente orden, enviará un «Mensaje de Alta» a la Dirección General de Recursos Pesqueros y Acuicultura, conteniendo la información contemplada en el anexo III. Ésta deberá responder al buque, enviándole un acuse de recibo y facilitándole igualmente un certificado de alta del equipo en el sistema de comunicaciones, objeto de la presente orden. La recepción de ambos extremos, será condición imprescindible para el inicio de la actividad de registro y transmisión electrónicos de los datos de la actividad pesquera del buque en cuestión. El Armador o su representante deberá comunicar, de forma inmediata, a la Dirección General de Recursos Pesqueros y Acuicultura cualquier modificación que se produzca en los datos contemplados en el «Mensaje de Alta».

2. Sin perjuicio de lo anterior, antes del inicio de cada marea y con carácter previo a la salida del buque pesquero de puerto, el Capitán deberá enviar a la Dirección General de Recursos Pesqueros y Acuicultura, un mensaje de «Inicio de marea», previsto en el software de la aplicación DEA. A los efectos de la presente orden, el buque sólo podrá salir de puerto cuando haya recibido el acuse de recibo de la Dirección General de Recursos Pesqueros y Acuicultura y le haya asignado al mismo tiempo un «código de marea» que servirá como identificador único del buque y de la marea en cuestión y que se utilizará durante la misma, en el intercambio de la información de la actividad pesquera con la Dirección General de Recursos Pesqueros y Acuicultura, conforme a lo previsto en los apartados 1 a 4 del artículo 7.

3. Cuando la Dirección General de Recursos Pesqueros y Acuicultura detecte un fallo en el sistema de comunicaciones del buque, como paso previo para establecer de nuevo las mismas entre ambos sistemas, solicitará al Capitán la remisión del mensaje TEST prevista en el software de la aplicación DEA. Si la comunicación es satisfactoria, ésta responderá al buque con un acuse de recibo, como elemento probatorio de que las comunicaciones entre los sistemas del buque y la Dirección General de Recursos Pesqueros y Acuicultura se han restablecido.

Artículo 7. *Comunicaciones electrónicas de la actividad pesquera entre el buque y la Dirección General de Recursos Pesqueros y Acuicultura. Frecuencia de las mismas.*

1. En el transcurso de una marea, los capitanes de los buques pesqueros objeto de la presente orden, estarán obligados a la transmisión electrónica de los datos anotados en el diario de a bordo electrónico a la Dirección General de Recursos Pesqueros y Acuicultura, al menos una vez al día y antes de las 24 horas GMT. Esta comunicación deberá hacerse incluso en el caso de que no se hayan efectuado capturas.

2. Sin perjuicio de lo anterior, el Capitán del buque pesquero deberá remitir a la Dirección General de Recursos Pesqueros y Acuicultura, los datos referidos a las capturas que lleva a bordo y que se encuentran reflejadas en el diario, correspondientes a la marea activa, en los casos siguientes:

a) Inmediatamente después de finalizar la última operación de pesca.

b) Antes de entrar en puerto (preaviso de desembarque).
c) Cuando se proceda a una inspección en la mar.
d) En las ocasiones que de forma expresa determine la normativa comunitaria.
e) Cuando así sea requerido por aquella.

3. En el caso de transbordo de pesca en el que participe al menos un buque pesquero español, el Capitán del buque pesqueros cedente y/o receptor, según proceda, transmitirán por medios electrónicos a la Dirección General de Recursos Pesqueros y Acuicultura, los datos del transbordo, dentro de las 48 horas siguientes al mismo.

4. El Capitán del buque pesquero o su representante estará obligado a comunicar a la Dirección General de Recursos Pesqueros y Acuicultura, la declaración de desembarque, dentro de las 48 horas siguientes al mismo.

5. Para la realización de las comunicaciones electrónicas previstas en el presente artículo, el Capitán del buque pesquero utilizará los modelos de mensaje previstos en el software de la aplicación informática DEA que correspondan en cada caso.

6. El Capitán del buque pesquero conservará a bordo del buque una copia de la información prevista en los apartados 1 a 3 remitidas a la Dirección General de Recursos Pesqueros y Acuicultura, durante todo el tiempo de duración de la marea y hasta que haya presentado la declaración de desembarque contemplada en el apartado 4, correspondiente a la misma.

7. La Dirección General de Recursos Pesqueros y Acuicultura enviará un mensaje de respuesta al buque pesquero cada vez que éste efectúe una transmisión de las previstas en el presente artículo. El mensaje de respuesta incluirá un acuse de recibo, que mantendrá el buque como elemento probatorio de que las comunicaciones se han efectuado correctamente.

8. La Dirección General de Recursos Pesqueros y Acuicultura actualizará los datos de la actividad pesquera del buque en cuestión, inmediatamente después de recibir la comunicación correspondiente.

9. Cuando la actividad pesquera objeto de las comunicaciones previstas en el presente artículo se lleve a cabo en las aguas sometidas a soberanía o jurisdicción de otro Estado miembro, la Dirección General de Recursos Pesqueros y Acuicultura transmitirá la información prevista en los apartados 1 a 5 del presente artículo, del buque en cuestión, a la autoridad única prevista en el artículo 17 del Reglamento (CE) 1077/2008, de la Comisión, del Estado miembro costero de que se trate.

Artículo 8. *Correcciones de los datos transmitidos.*

1. El Capitán de un buque pesquero podrá transmitir a la Dirección General de Recursos Pesqueros y Acuicultura, correcciones de los datos de la actividad pesquera, previstos en los apartados 1 a 3 del artículo 7, ya remitidos con anterioridad, hasta el momento en que efectúe la comunicación correspondiente a la última operación de pesca y antes de la entrada en puerto.

2. Igualmente, el Capitán de un buque pesquero o su representante podrá transmitir correcciones a la Dirección General de Recursos Pesqueros y Acuicultura, de los datos correspondientes a la declaración de desembarque, previsto en el artículo 7.4, ya remitida con anterioridad, justificando en éste caso, los motivos de la corrección.

3. Tras la recepción de las correcciones, la Dirección General de Recursos Pesqueros y Acuicultura actuará conforme a lo previsto en los apartados 7 a 9 del artículo 7.

Artículo 9. *Actuaciones en caso de fallo de la comunicación.*

1. En caso de producirse un fallo del equipo de registro y transmisión electrónicos de los datos de la actividad pesquera, tanto si el fallo se detecta a bordo del buque, como si éste le ha sido notificado por la Dirección General de Recursos Pesqueros y Acuicultura y que impida asegurar el envío de los datos de la actividad pesquera, objeto de la presente orden, hacia o desde la Dirección General de Recursos Pesqueros, el Capitán del buque pesquero comunicará al Armador o su representante, por los medios que estime apropiados, la información de la actividad pesquera que deberá ser objeto de notificación a la Dirección General de Recursos Pesqueros y Acuicultura y en los plazos previstos, conforme a lo

establecido en cada caso en los apartados 1 a 4 del artículo 7. El Armador o su representante transmitirá a la Dirección General de Recursos Pesqueros y Acuicultura los datos requeridos en cada caso, de forma inmediata.

2. En el caso de que el fallo se detecte en la Dirección General de Recursos Pesqueros y Acuicultura que la impida, inmediatamente después de su recepción, la transmisión de los datos del diario de a bordo, de la declaración de transbordo o de desembarque, según proceda, de un buque pesquero español a la autoridad única prevista en el artículo 17 del Reglamento (CE) 1077/2008, de la Comisión, del Estado miembro costero que corresponda, solicitará, por vía electrónica, al Capitán o al Armador o su representante, según proceda, el envío de los datos preceptivos, conforme a lo previsto en los apartados 1 a 4 del artículo 7, a dicha autoridad única del Estado miembro costero en cuyas aguas el buque de que se trate esté llevando a cabo la actividad pesquera. La Dirección General de Recursos Pesqueros y Acuicultura solicitará igualmente al Capitán o al Armador o su representante, según proceda, una copia del mensaje de respuesta de la autoridad única del Estado costero, por cualquier medio electrónico disponible. La Dirección General de Recursos Pesqueros y Acuicultura mantendrá actualizadas las direcciones electrónicas de las autoridades únicas previstas en el mencionado artículo 17 del Reglamento (CE) 1077/2008, de la Comisión, de los Estados miembros de interés para los buques pesqueros españoles.

3. No obstante lo previsto en el apartado anterior, en el caso de no recibir el Estado costero la información contemplada en el mismo, la autoridad única prevista en el artículo 17 del Reglamento (CE) 1077/2008 del Estado miembro costero de que se trate, podrá solicitar al Capitán o al armador o su representante de un buque pesquero español, el envío de los datos de su actividad pesquera, conforme a lo previsto en los artículos 7.9 y 9.2, por cualquier método electrónico disponible, así como una copia del mensaje de respuesta previsto en el artículo 7.7. Dichos datos podrán referirse al periodo comprendido entre la última salida de puerto y el final del desembarque.

4. Si antes del inicio de una marea, la Dirección General de Recursos Pesqueros y Acuicultura detectara un fallo técnico o de funcionamiento en el equipo informático de registro y transmisión electrónicos de los datos de la actividad pesquera en un buque español, se lo notificará a su Capitán, por cualquier medio electrónico disponible y no podrá salir del puerto en el que se encuentre hasta que no haya sido subsanado y la Dirección General de Recursos Pesqueros y Acuicultura haya comprobado de nuevo su correcto funcionamiento, conforme a lo previsto en el artículo 6.3. No obstante lo anterior, con carácter excepcional y previa autorización de ésta, se permitirá la salida del buque de puerto, si el Capitán o el Armador garantiza, por escrito, la vía de comunicación alternativa que utilizará en cada caso y la Dirección General de Recursos Pesqueros y Acuicultura da su conformidad.

Cuando el buque en cuestión se encuentre en un puerto o en aguas de otro Estado miembro, la Dirección General de Recursos Pesqueros y Acuicultura comunicará la autorización concedida, a la autoridad única, prevista en el artículo 17 del Reglamento (CE) 1077/2008, de la Comisión, del Estado costero de que se trate.

5. Si el fallo en la comunicación se repitiese en un mismo buque más de 3 veces a lo largo de un periodo de 12 meses, la Dirección General de Recursos Pesqueros y Acuicultura podrá solicitar al Armador del buque en cuestión la verificación del equipo de recogida y transmisión electrónicos de los datos de la actividad pesquera.

6. Cuando la Dirección General de Recursos Pesqueros y Acuicultura no reciba los mensajes previstos en el artículo 7, de los buques pesqueros españoles, con la frecuencia requerida en cada caso, conforme a lo previsto en los apartados 1 a 4 del mismo, y su última posición, recibida a través del Sistema de Localización de Buques corresponda a aguas de otro Estado miembro, comunicará esta circunstancia a la autoridad única prevista en el artículo 17 del Reglamento (CE) 1077/2008, de la Comisión, del Estado miembro costero que corresponda.

7. Si el Capitán, el Armador del buque, o su representante, no cumpliera con las obligaciones que le son de aplicación en el presente artículo, la Dirección General de Recursos Pesqueros y Acuicultura podrá prohibir al buque en cuestión faenar en las aguas del Estado miembro costero de que se trate.

Artículo 10. *Infracciones y sanciones.*

El incumplimiento de lo establecido en la presente orden se sancionará en su caso, conforme a lo previsto en el Título V de la Ley 3/2001, de 26 de marzo, de Pesca Marítima del Estado.

Disposición final primera. *Título competencial.*

La presente orden se dicta en virtud del artículo 149 1.19ª de la Constitución, que atribuye al Estado competencia exclusiva en materia de pesca marítima.

Disposición final segunda. *Habilitación.*

Se faculta a la Secretaría General del Mar para dictar las disposiciones oportunas para el desarrollo de las obligaciones contenidas en la presente orden.

Disposición final tercera. *Entrada en vigor.*

La presente orden ministerial entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

ANEXO I

El equipo informático previsto en el artículo 3, que posean a bordo los buques o que se adquiera e instale por primera vez, conforme a lo previsto en el artículo 11, deberá cumplir los siguientes requerimientos técnicos mínimos:

Sistema Operativo: Windows XP (Service Pack 2).
Microsoft Framework 3.5.
Memoria: 1GB.
Espacio en disco: 5 GB libres.
Monitor: Resolución 1024*768.
Puerto externos: 1 puerto USB.
Lector: 1 Lector CD\DVD.

ANEXO II

a) El equipo transceptor, previsto en el artículo 2.1 y 4 de la presente orden, que se adquiera e instale por primera vez a bordo de un buque pesquero, estará basado en sistemas satelitales de cobertura global y permanente, para la zona de actividad que se autorice, que ofrezca servicios de voz y datos IP (Internet Protocol), con soporte HTTPS (Hypertext Transfer Protocol Secure), con velocidad suficiente para garantizar la transmisión al o desde el centro de comunicaciones.

b) Sin perjuicio de lo anterior, para las comunicaciones objeto de la presente orden, podrán seguirse utilizando equipos transceptores ya instalados a bordo de los buques pesqueros españoles, con anterioridad a la fecha de entrada en vigor de la presente orden, basados en sistemas satelitales de cobertura global y permanente para la zona de actividad para la que se autorice el buque, que ofrezcan servicios de correo electrónico siempre que permitan garantizar la transmisión al o desde el centro de comunicaciones, así como la recepción en éste y que los mismos sean conformes con las exigencias previstas en la presente orden. En todo caso, estos sistemas de envío de correo electrónico deberán soportar el envío de ficheros anexos o adjuntos.

c) Para las transmisiones de datos que se realicen en puerto se permitirá el uso de sistemas no satelitales que ofrezcan servicios de voz y datos IP (Internet Protocol), con soporte HTTPS (Hypertext Transfer Protocol Secure), con velocidad suficiente para garantizar la transmisión al o desde el centro de comunicaciones.

d) Asimismo, los buques que realicen operaciones de pesca de menos de 12 horas, cuya eslora total sea inferior a 24 metros, que faenen dentro de las doce millas náuticas españolas y que pertenezcan a un censo cuyas capturas no estén sujetas a TAC y cuotas,

podrán utilizar dispositivos de transmisión electrónica de datos distintos de los mencionados en los apartados a) y b). Estos dispositivos deberán ofrecer servicios de voz y datos IP con soporte HTTPs y velocidad suficiente para garantizar la transmisión al o desde el centro de comunicaciones. Esta transmisión se realizará en todo caso antes de su entrada en puerto.

ANEXO III

El Armador o su representante de los buques pesqueros contemplados en el artículo 1.1 y 1.2 suministrarán a la Dirección General de Recursos Pesqueros, los siguientes datos para el alta de cada equipo de registro y transmisión electrónicos, antes de iniciar por primera vez las comunicaciones:

1. Identificación del armador:

a) Nombre o razón social.
b) Número DNI.
c) Número CIF.
d) Domicilio.
e) Población.
f) Provincia.
g) Código postal.
h) Teléfono fijo.
i) Teléfono móvil.
j) Dirección de correo electrónico.

2. Identificación del buque:

a) Nombre.
b) Matrícula/folio.
c) Código CFPO.
d) TRB/GT.
e) Eslora total.
f) Eslora/pp.
g) Tipo de buque.
h) Puerto base.
i) Modalidad de pesca.
j) Caladero.
k) Cofradía/Asociación.

3. Identificación del equipo informático:

a) Sistema operativo.
b) Memoria.

4. Identificación del equipo transceptor:

a) Empresa fabricante.
b) Marca y modelo.
c) Número de serie.

5. Instalación:

a) Empresa instaladora.
b) Fecha de instalación.
c) Fecha de entrada en servicio.

6. Certificación de la empresa instaladora o de mantenimiento, según proceda, de conformidad con los requisitos de instalación establecidos en el artículo 2.3.

§ 64

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

Ministerio de Fomento
«BOE» núm. 114, de 13 de mayo de 2011
Última modificación: 1 de junio de 2020
Referencia: BOE-A-2011-8339

La Orden FOM/3056/2002, de 29 de noviembre, por la que se establece el procedimiento integrado de escala de buques en los puertos de interés general (PIDE) permitió integrar los procedimientos de solicitud de escalas y tramitación del despacho de buques en los puertos españoles de titularidad estatal. Para ello, reguló un documento único de escala (DUE) con el objeto de facilitar la gestión de escalas de los buques por las autoridades portuarias y el despacho de los mismos por las capitanías marítimas. Asimismo, se fijaron los cauces de colaboración entre las Administraciones portuaria y marítima, previéndose la apertura de ventanillas únicas en las autoridades portuarias para la recepción de la documentación correspondiente al DUE, con efecto para ambas administraciones.

La Orden FOM/3056/2002, de 29 de noviembre, fue objeto de modificación mediante la Orden FOM/3769/2007, de 14 de noviembre, para incorporar al contenido del documento único de escala las nuevas exigencias de información impuestas por normas aprobadas con posterioridad a la entrada en vigor de la Orden FOM/3056/2002, así como para facilitar la información exigida de acuerdo con los formularios vigentes.

El Real Decreto 1617/2007, de 7 de diciembre, que establece medidas para la mejora de la protección de los puertos y del transporte marítimo, verifica la transposición de la Directiva 2005/65/CE, del Parlamento y el Consejo, de 26 de octubre de 2005, sobre la mejora de la protección portuaria, con lo que se asegura que las medidas de protección establecidas por el Reglamento (CE) 725/2004, de 31 de marzo de 2004, del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo a la mejora de la protección de los buques e instalaciones portuarias, se beneficien adicionalmente de la implantación de una mejora de la protección aplicada a las zonas portuarias. El artículo 19 del Real Decreto 1617/2007, de 7 de diciembre, establece que cuando un buque de los definidos en su artículo 3.1 solicite escala en un puerto deberá remitir, con la debida antelación, a la autoridad de protección portuaria y a la correspondiente capitanía marítima cierta información relacionada con la protección del buque. Su disposición adicional segunda faculta para integrar la información sobre protección que ha de suministrar el buque en el documento único de escala.

La reciente modificación de la Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general, mediante la Ley 33/2010, de 5 de agosto, exige revisar la información que ha de contener el documento único de escala al objeto de liquidar las tasas portuarias, de conformidad con la nueva regulación del régimen económico del sistema portuario de titularidad estatal.

Por otra parte, la experiencia acumulada durante el periodo de vigencia de la Orden FOM/3056/2002, de 29 de noviembre, ha aconsejado introducir modificaciones en su contenido al objeto de regular más detalladamente la gestión del documento único de escala, para facilitar a los declarantes un conocimiento exacto de los trámites que constituyen el procedimiento integrado de escala de buques en los puertos de interés general.

Asimismo, aprovechando la ventaja que supone la informatización de la gestión del documento único de escala, se ha regulado el procedimiento de presentación, modificación o cancelación de dicho documento por medios electrónicos, por cuanto la Administración portuaria y la marítima desean contribuir de manera efectiva al movimiento de extensión de la administración electrónica a todos los ámbitos de la actividad administrativa con el fin de contribuir a la creación de un sistema más eficaz, eficiente y transparente de relaciones con los ciudadanos. En este sentido, señalar que la Ley 11/2007, de 22 de junio, de acceso electrónico de los ciudadanos a los servicios públicos, consagra el derecho de éstos a relacionarse con las Administraciones públicas por medios electrónicos y la obligación correlativa de éstas de dotarse de los medios necesarios para que tal derecho pueda ejercitarse.

En síntesis, se trata de integrar en un solo procedimiento la tramitación de los documentos que han de presentar los agentes consignatarios de los buques civiles ante las autoridades portuarias y las capitanías marítimas.

Esta norma se dicta en virtud de la habilitación normativa otorgada al Ministerio de Fomento en la disposición final segunda del Real Decreto 1249/2003, de 3 de octubre, sobre formalidades de información exigibles a los buques mercantes que lleguen a puertos españoles y salgan de estos.

En su virtud, con la aprobación previa del Vicepresidente Tercero del Gobierno y Ministro de Política Territorial y Administración Pública, dispongo:

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).

Disposición adicional única. *Información a enviar en caso de escalas en puertos de titularidad de una comunidad autónoma.*

1. En caso de buques de pabellón extranjero que escalen en puertos españoles de titularidad de una comunidad autónoma y que puedan estar sujetos a una inspección MOU ampliada, de acuerdo a lo establecido en el artículo 9 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, el consignatario del buque, su capitán o la empresa naviera enviarán al organismo público Puertos del Estado, por medios electrónicos, y al menos con 72 horas de antelación sobre la fecha y hora estimadas de llegada a puerto o antes de abandonar el puerto de origen en caso de que se prevea que el viaje va a durar menos de 72 horas, la información señalada en el apartado 1 del anexo VII de esta orden.

Asimismo, estos buques deberán enviar, 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 en la mayor brevedad posible, la información señalada en el apartado 2 del anexo VII de esta orden.

2. En el resto de casos, el consignatario del buque, su capitán o la empresa naviera comunicarán al organismo público Puertos del Estado, 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 en la mayor brevedad posible, los datos básicos a nivel de escala y todos los datos complementarios del DUE contenidos en el anexo I de esta orden.

3. Sin perjuicio de la información señalada en los apartados anteriores, el consignatario transmitirá a Puertos del Estado, por medios electrónicos, como máximo tres horas después de la entrada o salida del puerto, la información relativa a la fecha y hora real de llegada o salida, según el caso, junto con los datos especificados en el anexo V de esta orden, de cualquier buque que haga escala en un puerto español titularidad de una comunidad autónoma.

4. Puertos del Estado, transmitirá, por medios electrónicos y con carácter inmediato, la información a que se refieren los apartados anteriores a la Dirección General de la Marina Mercante y, en su caso, a otras autoridades competentes, así como a EMSA a través del sistema SafeSeaNet.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

Queda derogada la Orden FOM/3056/2002, de 29 de noviembre, por la que se establece el procedimiento integrado de escala de buques en los puertos de interés general, así como la Orden de 23 de mayo de 2003 sobre la gestión del documento único de escala (DUE) y la implantación de la ventanilla única prevista en la Orden FOM/3056/2002, de 29 de noviembre.

Disposición final primera. *Implantación del procedimiento.*

El organismo público Puertos del Estado coordinará, en todo momento, con la Dirección General de la Marina Mercante y las autoridades portuarias la adecuada implantación del procedimiento establecido en esta orden con objeto de que los declarantes puedan tramitar el DUE.

Disposición final segunda. *Autorizaciones.*

1. Se autoriza al organismo público Puertos del Estado, en coordinación con la Dirección General de la Marina Mercante, a dictar las resoluciones necesarias para adaptar la información del anexo I de esta orden, que se deriva del cumplimiento de las normas nacionales e internacionales que la establecen, a las modificaciones que se produzcan en dichas normas.

2. Se autoriza al organismo público Puertos del Estado, en coordinación con la Dirección General de la Marina Mercante, a dictar las resoluciones necesarias para modificar los anexos II a VII y el anexo I, en los aspectos no referidos en el apartado anterior, cuando existan razones técnicas u operativas que lo aconsejen.

Disposición final tercera. *Título competencial.*

La presente norma se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1.20.ª de la Constitución española, que atribuye de forma exclusiva al Estado la competencia en materia de marina mercante y puertos de interés general.

Disposición final cuarta. *Entrada en vigor.*

Esta orden entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

ANEXO I

Datos de la declaración única de escala

La declaración única de escala debe presentarse en la autoridad portuaria del puerto donde vaya a escalar cada buque.

A continuación se recogen todos los datos básicos de la declaración distribuidos entre los que corresponden al nivel de escala, al nivel de atraque o al nivel de operaciones, y los datos complementarios, junto con las descripciones y notas explicativas correspondientes.

DATOS BÁSICOS

Datos a nivel de la escala.

Puerto:

Es el puerto en el que se realizará la escala. Se identifica con un código de cinco dígitos según la codificación UN/LOCODE de puertos marítimos.

Número de escala.

Código de 14 caracteres que habrá otorgado cada autoridad portuaria como acuse de recibo a la solicitud de escala. Los cinco primeros corresponden a la codificación UN/LOCODE del puerto de escala, las cuatro siguientes corresponden al año, y las cinco restantes para el número de orden de la escala.

Tipo de trámite.

Indicar si se trata de:

– Nueva escala, si es una solicitud de escala nueva.
– Modificación datos escala, si se actualizan datos de una solicitud previa.
– Anulación escala, si se quiere anular una escala previamente solicitada.
– Despacho de salida, si se aportan datos precisos para la salida de puerto.

Despacho por tiempo. Fecha.

Indicar la fecha de la autorización para despacho por tiempo concedida en el puerto de escala por la capitanía marítima correspondiente.

Despacho por tiempo. Período.

Indicar el periodo de vigencia, en meses, del despacho por tiempo autorizado.

Identificación del consignatario o declarante.

Se indicará:

– Razón social del consignatario o declarante.
– NIF del consignatario o declarante.
– Dirección postal del consignatario o declarante.
– Código postal del consignatario o declarante.
– Población y país del consignatario o declarante.

Identificación de la compañía naviera o armador consignado.

Se indicará:

– Código de la compañía naviera o armador consignado, según la codificación que figure en la Guía de Usuario publicada por el organismo público Puertos del Estado.
– Razón social de la compañía naviera o del armador consignado.
– Dirección postal de la compañía naviera o del armador consignado.
– Código postal y población de la compañía naviera o del armador consignado.
– País de la compañía naviera o del armador consignado.

Identificación del buque.

Se declarará:

– Número OMI del buque al que se refiere el DUE.
– La identidad del servicio móvil marítimo MMSI, si el buque no dispone de número OMI.
– El código de llamada internacional (call sign) y la bandera del buque, si no dispone de un número MMSI.

La bandera del buque se declarará con dos letras de la codificación ISO 3166.

Nombre del buque.
Nombre del buque al que se refiere el DUE.

ETA.
Fecha y hora estimada de llegada del buque a aguas portuarias.

ETD.
Fecha y hora estimada de salida del buque de aguas portuarias.

Puerto anterior.
Es el puerto del que procede el buque. Se identifica con un código de cinco dígitos según la codificación UN/LOCODE de puertos marítimos.
Denominado «puerto de origen» en los apartados 1 y 3 del anexo I del Real Decreto 210/2004.

Puerto posterior.
Es el puerto inmediato siguiente al que se dirige el buque. Se identifica con un código de cinco dígitos según la codificación UN/LOCODE de puertos marítimos.
Denominado Puerto de Destino en los apartados 1 y 3 del anexo I del Real Decreto 210/2004, de 6 de febrero.

Código de servicio marítimo.
Codificación otorgada por la autoridad portuaria para identificar, en su caso, el servicio marítimo al que está adscrito el buque en virtud de lo 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.

Indicador de buque afecto a navegación marítima internacional (SI/NO).
Indicar si el buque está afecto o no a navegación marítima internacional.

Autorización para cabotaje (SI/NO).
Los buques de banderas de países ajenos a la Unión Europea indicarán si están, o no, expresamente autorizados por la Dirección General de la Marina Mercante.

Nombre del capitán.
Nombre del capitán del buque. Se indicará el dato tanto a la entrada como a la salida.

Número de pasajeros.
Número de pasajeros a bordo del buque. Se indicará el dato tanto a la entrada como a la salida. Este número debe coincidir con lo declarado en la «lista de pasajeros».

Número de tripulantes.
Número de tripulantes a bordo del buque. Se indicará el dato tanto a la entrada como a la salida. Este número debe coincidir con lo declarado en la «lista de tripulantes», salvo que ésta no se presente por tratarse de un buque sujeto a despacho por tiempo y que no ha tenido variación desde la última escala.

Número de polizones.
Número de polizones a bordo del buque. Se indicará el dato tanto a la entrada como a la salida.

Indicador de si el buque transporta carga de fuel pesado, alquitrán, betún asfáltico o petróleo crudo pesado (SI/NO).
Indicar si se transportan estas cargas de acuerdo a lo establecido en el Real Decreto Ley 9/2002, de 13 de diciembre, por el que se adoptan medidas para buques tanques que transporten mercancías peligrosas o contaminantes.

La declaración afirmativa de que se transporta fuel pesado, alquitrán, betún asfáltico, o petróleo crudo pesado, incluye que el declarante asegura, bajo su responsabilidad, que el buque tiene doble casco, o un diseño equivalente, que le permita cumplir con la prohibición establecida en el artículo 1 del Real Decreto Ley 9/2002, de 13 de diciembre, y en el Reglamento (CE) n.º 1726/2003 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de julio de 2003, por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 417/2002 relativo a la introducción

acelerada de normas en materia de doble casco o diseño equivalente para petroleros de casco único. Esta declaración deberá coincidir con la afirmación, en los datos complementarios de «ficha técnica del buque», de que el buque dispone de doble casco o diseño equivalente.

Indicador de si se transportan materias reglamentadas en el Real Decreto 230/98 o en el Real Decreto 563/2010 (SI/NO).

Indicar si se transportan dichas materias. La declaración afirmativa incluye que el declarante manifiesta haber obtenido la oportuna autorización de tránsito del Ministerio de Asuntos Exteriores y de Cooperación.

Indicador de si el buque lleva a bordo mercancías peligrosas en tránsito (SI/NO).

Deberá indicarse si el buque lleva a bordo mercancías peligrosas que mantendrá a bordo durante la escala sin descargarlas. La declaración de esta información no exime de las obligaciones impuestas por el Real Decreto 145/89, de 20 de enero, y por el Real Decreto 210/2004, de 6 de febrero.

Indicador de si el buque va a cargar mercancías peligrosas (SI/NO).

Deberá indicarse si el buque va a cargar mercancías peligrosas durante la escala. La declaración de esta información no exime de las obligaciones impuestas por el Real Decreto 145/89, de 20 de enero, y por el Real Decreto 210/2004, de 6 de febrero.

Indicador de si el buque va a descargar mercancías peligrosas (SI/NO).

Deberá indicarse si el buque va a descargar mercancías peligrosas durante la escala. La declaración de esta información no exime de las obligaciones impuestas por el Real Decreto 145/89, de 20 de enero, y por el Real Decreto 210/2004, de 6 de febrero.

Descripción general de la carga.

Se indicará una descripción general de la carga transportada por el buque con texto libre.

Indicador de buque sujeto a inspección ampliada del MOU (S/N).

Se indicará si el buque está sujeto a inspección ampliada del MOU de acuerdo con lo establecido en la normativa correspondiente a control de buques por el Estado rector del puerto.

Condiciones de tanques de carga (llenos, vacíos, inertizados).

Indicar las condiciones de los tanques de carga de acuerdo a una de las alternativas señaladas.

Condiciones de tanques de lastre (llenos, vacíos, inertizados).

Indicar las condiciones de los tanques de lastre de acuerdo a una de las alternativas señaladas.

Volumen de la carga.

Indicar el volumen de la carga en metros cúbicos.

Reconocimientos e inspecciones obligatorias y labores de mantenimiento y reparación previstas.

Observaciones.

Se indicarán las aclaraciones que sean precisas según lo establecido en apartados anteriores.

Datos a nivel de atraque o fondeo.

Se indicarán, de cada atraque o fondeo, los siguientes datos de la estadía del buque:

Nombre del consignatario o declarante.

Razón social del declarante.

Indicador de exención de practicaje (SI/NO).

Indicar si se tiene concedida o no la exención de practicaje.

Puesto de atraque o fondeo solicitado.

Puesto de atraque o fondeo que se solicita, utilizando la codificación que establezca la autoridad portuaria que, en caso de atraque, podrá incluir los norays de referencia.

Forma de atraque o fondeo.

Señalar la forma de atraque o fondeo de acuerdo a los códigos siguientes:

A atracado	B babor	M al muelle
F fondeado	E estribor	V a buque
Y amarrado a boya	P de punta	1 por proa
R abarloado	X sin más indicación	2 por popa
		X sin más indicación

Calado máximo que tendrá el buque.

Se indicará el calado máximo a la entrada y el que va a tener a la salida, expresados en metros con dos decimales.

Fecha y hora en que se prevé iniciar la ocupación del atraque o fondeo solicitado.

Fecha y hora en que se prevé desocupar el atraque o fondeo solicitado.

Indicador de si se solicita el régimen previsto para estancias prologadas en la liquidación de la tasa del buque (SI/NO).

Se indicará si el declarante considera que se dan las condiciones para la aplicación del régimen de estancias prolongadas previsto en la tasa del buque.

Actividad a realizar en el puesto de atraque o fondeo.

La actividad que se realizará en el puesto de atraque o fondeo de acuerdo con los siguientes códigos:

OP	operaciones portuarias de tráfico mercantil (embarque, trasbordo o desembarque de pasajeros o mercancías)
AB	avituallamiento en atraque por barcaza
AO	avituallamiento en fondeo
AR	avituallamiento en atraque
CT	cruceros turísticos
TI	tráfico interior
VO	visita oficial
AF	arribada forzosa
IN	inactivo
IP	inactividad pesquera
BO	botadura
CO	construcción
CA	construcción en astillero
RA	gran reparación en astillero
RF	reparación a flote con personal de la tripulación
RT	reparación en fondeo con personal ajeno a la tripulación
DE	desguace
DA	desguace en astillero
TA	transformación en astillero
TF	transformación
AP	buques pesqueros y artesanales en operaciones de embarque y desembarque de pesca fresca
DR	buques destinados a obras y dragado
PB	paro biológico
CL	carencia de licencia
DJ	depósito judicial
MR	buque destinado al servicio de amarre
PR	buque destinado al servicio de practicaje
RE	buque destinado al servicio de remolque
VA	acceso a varadero
DS	buque en dique seco
PV	aprovisionamiento
OT	otras (por ejemplo: Tendido cables submarinos, investigación oceanográfica, etc.)

Se refiere siempre a la actividad principal por lo que los códigos son excluyentes entre sí. Se puede emplear el campo de «observaciones» para aclarar los casos en que se prevea la realización de actividades diversas.

Previsión de inicio y fin de operaciones.

La fecha y hora previstas de inicio y finalización del conjunto de las operaciones del atraque.

Medios de manipulación.

Los medios de manipulación (rampas o grúas) propios del buque que se utilizarán, o los que se solicitan, según la clasificación siguiente:

– grúas propias del buque.
– rampa roll-on roll-off n.º... (indicar posición y alcance de la rampa o el n.º asignado en la ficha técnica).
– grúas de muelle.
– grúas automóviles.
– tubería.
– cinta transportadora.
– instalación de bombeo neumático.
– (otra) instalaciones especial de.....
– otros medios.

Indicador de si se solicitan suministros:

Agua (SI/NO), Combustible (SI/NO), Hielo (SI/NO), Energía eléctrica (SI/NO).

Datos a nivel de cada operación.

Se dará el detalle de las operaciones portuarias de tráfico mercantil, aportando los siguientes datos para cada operación, entendiendo que son operaciones distintas en cuanto varíe uno solo de los datos.

Tipo de operación.

Indicar el tipo de operación, con uno de los siguientes códigos:

D desembarque de carga o pasaje a tierra.
T carga o pasaje en transbordo.
E embarque desde tierra de carga o pasaje.

Tipo de pasaje o carga.

Indicar el tipo de pasaje o carga, según la codificación establecida en el anexo de clasificación de mercancías de la «guía de usuario» publicada por el organismo público Puertos del Estado. Opcionalmente, puede añadirse una descripción con texto resumido (por ejemplo cruceristas, mineral de hierro, productos químicos,…)

Tipo de unidad.

El tipo de unidad en que se cuantifica la carga o pasaje antes descritas, eligiendo entre:

P número de personas.
T toneladas de peso.
M^3 metros cúbicos.
Ud número de unidades.

La cantidad de carga o pasaje implicada en la operativa.

Peso por unidad.

Indicar el peso por unidad, si la mercancía se cuantifica en unidades.

Espacio portuario.

El nombre del depósito o la cantidad aproximada de m^2 que se precisan al costado del buque para el desembarque o preembarque de la carga o pasaje.

Empresa estibadora.

Se deberá declarar:

– La razón social de la empresa estibadora que hará la operativa.
– El NIF de la empresa estibadora que hará la operativa.

DATOS COMPLEMENTARIOS

Datos de la ficha técnica del buque.

Certificado de matrícula del buque.
Se indicará:

– Lugar o puerto de registro del buque, mediante un código de cinco dígitos según la codificación UN/LOCODE de puertos marítimos.
– Fecha del certificado, en formato DD/MM/AAAA.
– Número de certificado.

Sociedad de clasificación.
Se indicará el nombre de la sociedad de clasificación actual del buque.

Compañía aseguradora (seguro cascos).
Indicar el nombre de la compañía aseguradora actual del casco del buque.

Club P&I.
Indicar el nombre del club P&I responsable del seguro de responsabilidad civil del buque.

Fecha de construcción del buque.
Indicar en formato DD/MM/AAAA la fecha de construcción del buque.

Tipo de buque.
Indicar el tipo de buque según la clasificación de dos letras del Lloyd´s Register of Shipping.

Clase CNI del buque.
Se indicará la clase asignada al buque de acuerdo al Código INF adoptado en la regla 14.2 del capítulo VII del Convenio SOLAS.

Calado máximo.
Indicar el calado máximo del buque en metros.

GT (gross tonnage).
Indicar el GT del buque.

TPM (toneladas peso muerto).
Indicar el TPM del buque.

Eslora total.
Indicar la eslora total del buque.

Manga.
Indicar la manga del buque.

Puntal.
Indicar el puntal del buque.

Altura arboladura.
Indicar la altura en metros de la arboladura del buque.

Potencia.
Indicar la potencia del buque en kW.

Velocidad de crucero con carga.
Indicar la velocidad de crucero que desarrolla el buque con carga.

Velocidad máxima en lastre.
Indicar la velocidad máxima que desarrolla el buque en lastre.

Indicador de si el buque dispone de doble casco (SI/NO).
Indicar si el buque dispone, o no, de doble casco.

Indicador de disponibilidad de tanques de lastre segregados SBT (SI/NO).
Indicar si el buque dispone, o no, de tanques de lastre segregado. En caso afirmativo, se deberá indicar también:

– El número de tanques.
– El volumen total de los mismos o su arqueo total.

Hélices.
Se indicará el número de hélices del buque y la situación de las mismas según sea a proa, a popa, a estribor o a babor.

Rampas.
Indicar el número de rampas del buque y para cada una de ellas:

– Situación, según sea a proa, popa, estribor o babor.
– Alcance.
– Anchura.

Las rampas de identificarán con un número para poder hacer referencia a la que se utiliza en un atraque concreto.

Capacidad de almacenamiento de residuos.
Indicar la capacidad en metros cúbicos para almacenar:

– Lastre sucio.
– Tanques de fangos y decantación.
– Tanques de aguas oleosas de sentinas.
– Aguas sucias.
– Basuras.

Indicador de si el buque ha realizado la inspección MOU ampliada obligatoria en los últimos doce meses (SI/NO).
Se indicará si el buque ha tenido la inspección MOU ampliada que es obligatoria cada doce meses. En caso afirmativo, se indicará también:

– El último puerto de inspección, mediante un código de cinco dígitos según la codificación UN/LOCODE de puertos marítimos.
– La fecha de la última inspección.
– El número de deficiencias pendientes de resolver.

Certificado de arqueo:
Se indicará:

– Número de dicho certificado.
– Fecha de expedición del mismo.

Datos de tripulantes. Lista de tripulación.

Indicador de si la información se refiere a la entrada o a la salida del buque (Llegada/Salida).
Si la información corresponde a la entrada de buque a puerto se indicará Llegada. Si corresponde al momento de la salida de puerto se indicará Salida.

Identificación de los tripulantes.
Para cada miembro de la tripulación, incluido el Capitán se indicará:

– Un número correlativo de orden empezando por el 1.
– El nombre y apellidos.
– El cargo a bordo de entre los siguientes:

– capitán.
– 1.er oficial.
– 2.º oficial.
– 3.er oficial.
– jefe de máquinas.
– 1.er oficial de máquinas.
– 2.º oficial de máquinas.
– 3.er oficial de máquinas.
– oficial radiotelegrafista.

– marinero de máquinas.
– marinero de cubierta.
– otros.
– práctico de altura a bordo.

– La nacionalidad indicando el país con el código de dos letras ISO 3166.
– La fecha y lugar de nacimiento.
– El número del documento de identificación de personal marítimo expedido de acuerdo al convenio 185 de la OIT.
– El número de visado, en caso necesario para acceso a España, indicando las siglas correspondientes al Estado de expedición, siempre que los tripulantes pretendan acceder a España y abandonar el término municipal de los municipios en que se encuentra el puerto de escala.

Datos de pasajeros. Lista de pasajeros.
Indicador de si la información se refiere a la entrada o a la salida del buque (Llegada/ Salida).
Si la información corresponde a la entrada de buque a puerto se indicará llegada. Si corresponde al momento de la salida de puerto se indicará salida.

Identificación de los pasajeros.

Para cada pasajero se indicará:

– El nombre y apellidos.
– La nacionalidad indicando el país con el código de dos letras ISO 3166.
– La fecha y lugar de nacimiento.
– Indicador de sexo masculino (M) o femenino (F).
– El puerto de embarque, mediante un código de cinco dígitos, según la codificación UN/LOCODE de puertos marítimos.
– El puerto de desembarque previsto, mediante un código de cinco dígitos según la codificación UN/LOCODE de puertos marítimos.
– El tipo de documento de identificación.
– El número del documento de identificación.
– Fecha de caducidad del documento.
– El número de visado, indicando las siglas del Estado de expedición, en caso necesario para acceso a España.
– Datos, voluntariamente comunicados por el interesado, acerca del cuidado o asistencia especiales que, en situaciones de emergencia, pueda necesitar el pasajero.
– Un número de contacto facilitado voluntariamente por el pasajero para casos de emergencia.DE de puertos marítimos.

Identificación de los vehículos:
Para cada vehículo en régimen de pasaje:

– Marca del vehículo.
– Modelo del vehículo.
– Matrícula del vehículo.

Datos sobre notificación de desechos y residuos del buque.

A efectos de poder presentar la información en puertos posteriores de la ruta del buque, la impresión en papel de esta información a la salida de puerto deberá dar lugar a un documento igual al modelo establecido en el anexo II del Real Decreto 1381/2002, de 20 de diciembre, de instalaciones portuarias de recepción de desechos generados por los buques y residuos de carga.

Acuerdo o plan para recogida y notificación de residuos.

En caso de tener establecido un Plan o acuerdo para la recogida de residuos generados a bordo se deberá indicar:

– El puerto en el que está establecido dicho acuerdo, identificado con código de cinco dígitos según la codificación UN/LOCODE de puertos marítimos.

– La razón social de la empresa de recogida autorizada con la que está establecido el acuerdo.

Se diferenciará entre residuos sólidos y líquidos.

Indicador de buque exento de acuerdo a lo establecido en el Real Decreto 1381/2002, de 20 de diciembre (SI/NO).

Se indicará si el buque está exento de acuerdo a lo establecido en el artículo 9 del Real Decreto 1381/2002, de 20 de diciembre.

Puerto de la última entrega de residuos.

Indicar el último puerto en que se ha realizado una entrega de residuos identificándolo con un código de cinco dígitos según la codificación UN/LOCODE de puertos marítimos.

Fecha de la última entrega de residuos.

Indicar la fecha, en formato DD/MM/AAAA, en que se realizó la última entrega de residuos en el puerto indicado anteriormente.

Indicador de entrega de residuos en el puerto de escala (Todos/Parte/Ninguno).

Se indicará lo que se desea hacer con los residuos en el puerto de escala al que se refiere el DUE, ya sea entregarlos todos, solo una parte, o no realizar ninguna entrega.

Desechos del buque.

Para cada uno de los siguientes tipos de desechos:

– Oleosos: Fangos, Agua de sentinas, otros (especificar sustancia).
– Aguas sucias: Aguas sucias.
– Basuras sólidas: Orgánicas, plásticos, otros (especificar sustancia).
– Desechos relacionados con la carga (especificar sustancia).
– Residuos de carga: Lavazas anexo I Marpol (especificar sustancia), Lavazas anexo II Marpol (especificar sustancia), otros (especificar sustancia).
– Sustancias del anexo VI Marpol (especificar sustancia).

Se indicarán los siguientes datos:

– Cantidad a entregar en el puerto, en metros cúbicos.
– Capacidad máxima de almacenamiento a bordo, en metros cúbicos.
– Cantidad restante a bordo después de la entrega, en metros cúbicos.
– Puerto en el que se entregarán los desechos restantes, identificado por un código de cinco dígitos, los dos primeros para identificar la nación, según codificación ISO 3166, y los otros tres para identificar el puerto según caracteres Un/Locode.
– Cantidad estimada de desechos que se generará hasta el siguiente puerto de escala, en metros cúbicos.
– Indicador de viaje internacional (SI/NO), solo en el caso de «basuras orgánicas»+, para indicar que la misma contiene restos de productos animales provenientes de un puerto no Comunitario (Reglamento CE 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) 1774/2002 y Real Decreto 1528/2012, de 8 de noviembre, por el que se establecen las normas aplicables a los subproductos animales y los productos derivados no destinados al consumo humano).

Los buques que entregan todos los desechos deben declarar la capacidad máxima de almacenamiento a bordo. En el resto de casos, se declararán todos los datos.

Datos de declaración previa de protección.

Nombre del OCPM y contacto 24 h.

Se indicará el nombre y apellido del oficial de protección de la compañía naviera y el número de teléfono de contacto durante las 24 horas.

Indicador de si el buque dispone de Certificado CIPB (SI/NO)

Se indicará SI en caso de que el buque disponga de un certificado CIPB y NO en caso de no disponga de dicho certificado o lo tenga de forma provisional de acuerdo con la regla 9.2.1 del capítulo XI-2 del Convenio SOLAS. En caso negativo deberá indicarse el motivo.

Nombre de la Administración que expide el certificado CIPB.
Indicar el nombre del Estado o de la organización reconocida que emite el certificado.

Fecha de vencimiento del certificado CIPB.
Se indicará la fecha hasta la que es válido el certificado en formato DD/MM/AAAA.

Indicador de si el buque dispone de un Plan de Protección PPB aprobado (SI/NO)
Se indiciará SI en caso de que el buque disponga del PPB aprobado y NO en caso contrario.

Nivel de protección en el que opera el buque.
Indicar el nivel de protección en el que está operando el buque a su llegada a puerto, de acuerdo a la normativa vigente aplicable. Hay tres posibles valores: Nivel 1, nivel 2 o nivel 3.

Localización del buque en el momento de reportar la información previa sobre protección.
Se indicará el puerto en el que se encuentra el buque cuando se cumplimenta la declaración previa de protección prevista en el artículo 6 del Reglamento CE 725/2004, mediante un código de cinco dígitos según la codificación UN/LOCODE de puertos marítimos.
Si el buque se encuentra navegando podrá indicarse su localización geográfica.

Listado de 10 últimas instalaciones portuarias visitadas.
Se declararán las 10 últimas instalaciones portuarias visitadas por el buque, en orden cronológico, empezando por las visitadas más recientemente, indicando de cada una de ellas:

– El código GISIS de la instalación.
– Las fechas de llegada y de salida en formato DD/MM/AAAA.
– El puerto correspondiente, identificado por un código de cinco dígitos, los dos primeros para identificar la nación según la codificación UN/LOCODE de puertos marítimos.
– El nivel de protección en que operó el buque (Nivel 1/Nivel 2/Nivel 3).
– Indicador de si el buque tomó alguna medida de protección adicional sobre las previstas en el PPB (SI/NO).
– Descripción de dichas medidas adicionales.
– Indicador de si realizó operaciones buque a buque (SI/NO).

Operaciones buque a buque.
En el caso de haber realizado operaciones buque a buque en alguna de las 10 últimas instalaciones portuarias visitadas, se detallará para cada una de las instalaciones:

– Indicador de si se aplicaron los procedimientos previstos en el PPB.
(SI/NO).
– Fechas de inicio y finalización en formato DD/MM/AAAA.
– Descripción de la actividad realizada.
– Medidas de protección alternativas adoptadas si se variaron los procedimientos previstos en el PPB.

Otra información relativa a la protección.
Se indicará cualquier otra información que se considere precisa para la protección del buque no contemplada en los apartados anteriores.

Datos de notificación de productos peligrosos o contaminantes a bordo.

Indicador de si el buque dispone de Certificado Internacional de Gestión de Seguridad IGS (SI/NO).
Se indicará SI en caso afirmativo y NO en caso contrario.

Número del certificado IGS.
Indicar el número de certificado IGS.

Nombre de la entidad emisora del certificado IGS.
Indicar el nombre de la entidad que suscribe el certificado IGS.

Fecha de validez del certificado IGS.
Se indicará la fecha de vencimiento del certificado IGS en formato DD/MM/AAAA.

ETA al puerto posterior.
Fecha y hora previstas de llegada al puerto posterior declarado.

Indicador de disponibilidad a bordo de un plan de carga de las mercancías peligrosas o contaminantes (SI/NO)
Se declarará SI en caso de haber disponible a bordo un plan apropiado de carga que dé detalles de las mercancías peligrosas o contaminantes transportadas y de su situación en el buque, y NO en caso contrario.

Datos de contacto sobre las mercancías peligrosas a bordo.
Se declarará una dirección de la que se pueda obtener en cualquier momento información de detallada de las mercancías peligrosas transportadas en el buque.

Detalle de las mercancías peligrosas o contaminantes transportadas en el buque.
Para cada mercancía peligrosa o contaminante transportada se indicará:

– Identificación de la mercancía, reportando su nombre técnico según Código IMDG, o nombre del producto según Códigos CIQ, CIG, IMSBC, o el anexo I del Convenio MARPOL según proceda.
– Breve descripción de la misma.
– Clasificación utilizada en los Códigos IMDG, GIC, CIQ; IMSBC o MARPOL según proceda.
– Números de Naciones Unidas, cuando existan, precedidos de las letras UN y según se definen en el Código IMDG.
– Categoría de riesgos según se establece en el Código IMDG.
– Grupo de embalaje según se establece en el Código IMDG.
– Categoría de riesgo subsidiaria, si procede, según se establece en el Código IMDG.
– Punto de inflamación, si la mercancía lo tiene, expresado en grados centígrados.
– Indicador de si el producto es contaminante del mar (SI/NO).
– Cantidad transportada en toneladas tanto bruta cono neta de su equipo de transporte o embalaje.
– Número de bultos y descripción del tipo de equipo de transporte o del embalaje.
– Localización a bordo de la carga.
– Número de procedimiento de emergencia según se establece en la Guía EmS del Código IMDG.
– Numeración del documento de transporte asociado.
– Número de identificación de la unidad de transporte asociada al transporte multimodal.»

Datos de la declaración marítima de sanidad.

Información sobre certificado de exención de control de sanidad o de control de sanidad a bordo.
Se indicará:

– Indicador de si lleva a bordo certificado válido de exención de control de sanidad o certificado de control de sanidad (SI/NO).
– Lugar de expedición del certificado.
– Fecha de expedición del certificado.
– Indicador de si es necesaria una reinspección (SI/NO)

Información sobre visitas a zonas declaradas como afectadas por la OMS.
Se indicará:

– Indicador de si el buque ha visitado algún puerto de zonas afectadas (SI/NO).
– Puerto visitado identificado por un código de cinco dígitos según la codificación UN/LOCODE de puertos marítimos.

– Fecha de la escala en el puerto.

Listado de los últimos puertos visitados.

Se declararán los puertos de escala desde el comienzo de la travesía internacional, o en los últimos 30 días si este periodo fuera más corto, en orden cronológico empezando por los visitados más recientemente las 10 últimas instalaciones portuarias visitadas por el buque, en orden cronológico, empezando por las visitadas más recientemente, indicando de cada una de ellos:

– El nombre del puerto, identificado por un código de cinco dígitos según la codificación UN/LOCODE de puertos marítimos.
– Las fechas de llegada y de salida en formato DD/MM/AAAA.

Estos datos pueden no aportarse con la declaración marítima de sanidad si ya se aportaron con la declaración previa de protección.

Indicador de si ha fallecido a bordo alguna persona por causas distintas de un accidente (SI/NO).

Número de defunciones.

Indicador de si existe o se ha producido a bordo algún caso de enfermedad infecciosa (SI/NO).

Indicador de si el número de enfermos a bordo durante ha sido mayor de lo normal o previsto durante la travesía (SI/NO).

Número de personas enfermas a bordo en el momento de la declaración.

Indicador de la presencia de médico a bordo o si fue consultado alguno (SI/NO).

Indicador de si hay conocimiento de alguna condición a bordo que pueda dar lugar a infección o a propagación de enfermedad (SI/NO).

Información sobre personas enfermas o fallecidas a bordo.

Se indicará, para cada persona a bordo que haya enfermado, siga enferma, o haya fallecido:

– Nombre y apellido según se declare en la lista de pasajeros o tripulantes.
– El cargo a bordo si es tripulante según se declare en la lista de tripulantes.
– La edad.
– La nacionalidad indicando el país con el código de dos letras ISO 3166.
– Indicador de sexo masculino (M) o femenino (F).
– Puerto de embarque según la codificación UN/LOCODE de puertos marítimos.
– Fecha de embarque en formato DD/MM/AAAA.
– Naturaleza de la enfermedad.
– La fecha de aparición de los síntomas en formato DD/MM/AAAA.
– Indicador de si se consultó a un médico (SI/NO).
– Estado actual del paciente (recobrado salud, sigue enfermo, evacuado, ha fallecido).
– Puerto de evacuación del paciente identificado por un código de cinco dígitos según la codificación UN/LOCODE de puertos marítimos.
– Medicamentos administrados al paciente.

Información sobre medidas sanitarias adoptadas a bordo.

Se indicará:

– La medida adoptada (cuarentena, asilamiento, desinfección y descontaminación).
– Puerto de adopción identificado por un código de cinco dígitos según la codificación UN/LOCODE de puertos marítimos.
– Fecha de adopción de la medida.

Indicador de si se han encontrado polizones a bordo (S/N).

Lugar de embarque de los polizones si es conocido.

Se indicará el puerto en el que han embarcado los polizones, si se conoce, expresado con la codificación UN/LOCODE de puertos marítimos.

Indicador de si se ha encontrado algún animal enfermo a bordo (SI/NO).

ANEXO II

Modelo acuse de recibo

La respuesta de la autoridad portuaria otorgando número de escala contendrá la información que se especifica a continuación.

A continuación se recogen todos los datos necesarios junto con las descripciones y notas explicativas correspondientes.

Puerto.–Es el puerto en el que se realizará la escala. Se identifica con un código de cinco dígitos, los dos primeros para identificar la nación, según codificación ISO 3166, y los otros tres para identificar el puerto según caracteres UN/LOCODE.

Fecha del acuse de recibo.–Se refiere a la fecha, en formato DD/MM/AAAA en que la autoridad portuaria asigna número de escala.

Hora del acuse de recibo.–Se refiere a la hora en que la autoridad portuaria asigna número de escala.

Número de escala.–Número de siete cifras que habrá otorgado cada autoridad portuaria como acuse de recibo a la solicitud de escala. La primera cifra es el último digito del año (por ejemplo un 0 para 2010), la segunda el código de puerto o subpuerto dentro de la autoridad portuaria, y las cinco restantes para el número de orden de la escala.

Nombre del consignatario o declarante.–Razón social del declarante.

NIF del consignatario o declarante.–NIF del declarante.

Buque. Nombre.–Nombre del buque al que se refiere el DUE.

Buque. Bandera.–Indicar el país de abanderamiento del buque con dos letras de la codificación ISO 3166.

Buque. Número OMI.–Número OMI del buque al que se refiere el DUE.

Observaciones.–Se reflejarán las aclaraciones que sean precisas según lo establecido en apartados anteriores.

ANEXO III

Modelo de asignación de atraque/fondeo

La respuesta de la autoridad portuaria, asignando puesto de atraque o fondeo y autorizando la escala del buque en puerto, contendrá la información que se especifica a continuación.

A continuación, se recogen todos los datos necesarios junto con las descripciones y notas explicativas correspondientes.

Puerto.–Es el puerto en el que se realiza la escala. Se identifica con un código de cinco dígitos, los dos primeros para identificar la nación, según codificación ISO 3166, y los otros tres para identificar el puerto según caracteres UN/LOCODE.

Número de escala.–Número de siete cifras que habrá otorgado cada autoridad portuaria como acuse de recibo a la solicitud de escala. La primera cifra es el último digito del año (por ejemplo un 0 para 2010), la segunda el código de puerto o subpuerto dentro de la autoridad portuaria, y las cinco restantes para el número de orden de la escala.

Fecha de asignación de atraque.–Se refiere a la fecha, en formato DD/MM/AAAA en que la autoridad portuaria asigna atraque o fondeo.

Hora de la asignación de atraque.–Se refiere a la hora en que la autoridad portuaria asigna atraque o fondeo.

Nombre del consignatario o declarante.–Razón social del declarante.

NIF del consignatario o declarante.–NIF del declarante.

Buque. Nombre.–Nombre del buque al que se refiere el DUE.

Buque. Bandera.–Indicar el país de abanderamiento del buque con dos letras de la codificación ISO 3166.

Buque. Número OMI.–Número OMI del buque al que se refiere el DUE.

Datos identificativos del atraque.–Para cada atraque o fondeo se indicará:

Número correlativo de atraque y de fondeo si se asignan varios en la misma escala del buque.

Puesto de atraque o fondeo asignado utilizando la codificación que establezca la Autoridad Portuaria.

Forma de atraque o fondeo de acuerdo a los códigos siguientes:

A atracado	B babor	M al muelle
F fondeado	E estribor	V a buque
Y amarrado a boya	P de punta	1 por proa
R abarloado	X sin más indicación	2 por popa
		X sin más indicación

Calados máximos autorizados a la entrada y la salida, de acuerdo con la solicitud.

Aplicación régimen de estancias prolongadas para la liquidación de la tasa del buque (SI/NO).

Fecha y hora del inicio de la ocupación.

Fecha y hora de desocupación.

La actividad que se autoriza en el puesto de atraque o fondeo de acuerdo con los siguientes códigos:

OP	Operaciones portuarias de tráfico mercantil (embarque, trasbordo o desembarque de pasajeros o mercancías).
AB	Avituallamiento en atraque por barcaza.
AO	Avituallamiento en fondeo.
AR	Avituallamiento en atraque.
CT	Cruceros turísticos.
TI	Tráfico interior.
VO	Visita oficial.
AF	Arribada forzosa.
IN	Inactivo.
IP	Inactividad pesquera.
BO	Botadura.
CO	Construcción.
CA	Construcción en astillero.
RA	Gran reparación en astillero.
RF	Reparación a flote con personal de la tripulación.
RT	Reparación en fondeo con personal ajeno a la tripulación.
DE	Desguace.
DA	Desguace en astillero.
TA	Transformación en astillero.
TF	Transformación.
AP	Buques pesqueros y artesanales en operaciones de embarque y desembarque de pesca fresca.
DR	Buques destinados al dragado.
PB	Paro biológico.
CL	Carencia de licencia.
DJ	Depósito judicial.
MR	Buque destinado al servicio de amarre.
PR	Buque destinado al servicio de practicaje.
RE	Buque destinado al servicio de remolque.
VA	Acceso a varadero.
DS	Buque en dique seco.
PV	Aprovisionamiento.
OT	Otras (p. e. tendido cables submarinos, investigación oceanográfica, dragado, etc.).

Observaciones.–Se reflejarán las aclaraciones que sean precisas según lo establecido en apartados anteriores, indicando si corresponden a la Autoridad Portuaria o a la Capitanía Marítima.

ANEXO IV

Información mínima requerida

Apartado 1. *Información mínima requerida para la asignación de número de escala.*

El declarante deberá presentar ante la autoridad portuaria el DUE con la información mínima siguiente:

1. Puerto en el que se va a escalar y al que corresponde el DUE.
2. Consignatario o declarante (nombre y NIF).
3. Buque (nombre, bandera y número OMI).
4. Fecha y hora estimada de llegada (ETA).
5. Fecha y hora estimada de salida (ETD).
6. Indicación de si transporta carga comercial de fuel pesado, alquitrán, betún asfáltico o petróleo crudo pesado (S/N).
7. De la ficha técnica del buque:

Señal distintiva o indicativo de llamada.
Indicador de casco único (S/N).
Indicador de casco único con SBT (S/N).

8. Indicador de buque sujeto a inspección ampliada del MOU (S/N).
9. De la ficha técnica del buque: fecha y puerto de la última inspección MOU ampliada.
10. Descripción general de la carga.
11. Condiciones de tanques de carga (llenos, vacíos, inertizados).
12. Condiciones de tanques de lastre (llenos,, vacíos, inertizados).
13. Volumen de la carga.
14. Reconocimientos e inspecciones obligatorias y labores de mantenimiento y reparación previstas.

La autoridad portuaria asignará número de escala siempre que estén declarados al menos los datos 1 a 7. En caso de buques contemplados en el artículo 9.1.a) de esta orden, el declarante es responsable de declarar antes de 72 horas de la ETA el resto de datos señalados en este apartado.

Apartado 2. Información mínima requerida para asignación de atraque por la Autoridad Portuaria.

El declarante deberá presentar ante la autoridad portuaria el DUE con la información mínima siguiente:

1. Compañía naviera o armador consignado.
2. Puerto anterior y puerto posterior.
3. Indicador de afecto a navegación internacional (S/N).
4. Nombre del capitán a la entrada.
5. Número de tripulantes a la entrada.
6. Indicación de si lleva o no pasaje a la entrada y número en caso afirmativo.
7. Indicación de si lleva o no polizones a la entrada y número en caso afirmativo.
8. Información sobre mercancías peligrosas. Información sobre tránsito de materias reguladas por el Real Decreto 230/1998, de 16 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de explosivos y por el Real Decreto 563/2010, de 7 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de artículos pirotécnicos y cartuchería y, en caso afirmativo, sobre la existencia de la autorización pertinente.
9. Datos de la estadía (hora y fecha de inicio de ocupación y de desocupación, calado máximo a la llegada y a la salida, actividad).
10. Detalle de operaciones de tráfico mercantil (tipo operación, pasaje/carga, tipo unidad, cantidad, compañía estibadora, hora y fecha de comienzo y fin de operaciones de carga y descarga.
11. Ficha técnica del buque con el resto de datos de la misma.
12. Lista de pasajeros (salvo excepciones según normativa vigente).
13. Lista de tripulantes (salvo excepciones según normativa vigente).
14. Datos sobre notificación de productos peligrosos o contaminantes.
15. Datos sobre declaración previa de protección.

La información sobre mercancías peligrosas se refiere a si el buque va a cargar, descargar, o llevar a bordo mercancías peligrosas. La autorización de atraque o fondeo 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, salvo excepciones según normativa vigente.

En los casos en los que de acuerdo a la normativa vigente, el plazo de presentación de la información venza en momento posterior al que operativamente se precise para la autorización de atraque, según los procedimientos de cada puerto, la comprobación de dicha recepción puede quedar aplazada a momento posterior a la autorización de atraque.

Cuando la asignación de atraque se produzca antes de la total recepción de la información requerida en este apartado, dicha información deberá aportarse, obligatoriamente, siempre antes de la entrada del buque en puerto.

Apartado 3. Información requerida antes de la salida del buque (para despacho).

El declarante deberá presentar ante la autoridad portuaria, antes de la fecha y hora estimada de salida, señalada en el DUE (ETD), toda la información requerida en el DUE que no haya sido presentada con anterioridad.

La manifestación del consignatario de que obra en su poder una copia de la Declaración del capitán exime de la presentación del referido documento firmado por el capitán. Dicha manifestación contenida en el DUE permite obtener o recoger el despacho del buque autorizado por el capitán marítimo (Ship's Clearance). Sin embargo, esto no implica que la declaración del Capitán no se encuentre en todo momento a disposición y sea presentada ante la capitanía marítima en cuanto así sea requerido.

ANEXO V

Información sobre la fecha y hora de entrada y salida reales de los puertos de escala

Las autoridades portuarias en el caso de puertos de interés general y los consignatarios, capitanes o navieros en el caso de puertos de titularidad de una comunidad autónoma enviarán la siguiente información:

Puerto en el que se escala.
Número de escala a que se refiere la información.
Buque (nombre, distintivo de llamada, número OMI).
Fecha y hora real en que el buque ha entrado en puerto (ATA).
Fecha y hora real en que el buque ha salido de puerto (ATD).
Fecha y hora de envío de estos datos.

ANEXO VI

Modelo despacho de salida

Ministerio de Fomento Dirección General de Marina Mercante Capitanía Marítima en		AUTORIDAD PORTUARIA DE

SHIP'S CLEARANCE

La Capitanía Marítima de (España), ha despachado el siguiente buque:
The Maritime Authority of (Spain), has cleared the following vessel:

Nombre del buque: _____
Name of vessel:

Bandera: _____ Puerto de Registro: _____ GT: _____
Flag: Port of Registry: GT:

Nombre del Capitán: _____ Nacionalidad: _____
Name of Master: Citizenship:

Cargamento: _____
Cargo:

Para el puerto de: _____ País: _____
Next port of call: Country:

Fecha de salida: _____ Hora de salida prevista: _____
Date of Departure: Expected Time of Departure:

Observaciones:
Remarks:

En , a de de

EL CAPITÁN MARÍTIMO
(P.D.)
For the MARITIME AUTHORITY

(Sello y firma)
(Stamp and signature)

Fecha y Hora de emisión:
Date & Time issued:

Certificado Nº:
Ship's Clearance Certificate No:

ANEXO VII

Información a enviar por el consignatario del buque, el capitán del mismo o la empresa naviera en caso de escala en un puerto español titularidad de una comunidad autónoma

1. La información que se especifica seguidamente se presentará al menos con 72 horas de antelación, respecto de la fecha prevista de llegada al puerto, o antes de abandonar el

puerto o estación marítima de origen en el caso de que se prevea que el viaje vaya a durar menos de 72 horas.

a) identificación del buque;
b) duración prevista de la escala;
c) en el caso de los buques tanque:

i. configuración: Casco único, casco único con tanques de lastre separado, doble casco,
ii. condiciones de los tanques de carga y de lastre: llenos, vacíos, inertizados,
iii. volumen y naturaleza de la carga;

d) operaciones previstas en el puerto o estación marítima de destino (carga, descarga, otras);
e) reconocimientos e inspecciones obligatorias previstas y trabajos importantes de mantenimiento y reparación que hayan de efectuarse durante la estancia en el puerto de destino;
f) fecha de la última inspección ampliada en la zona del MA de París.

2. La información que se especifica seguidamente se presentará al menos con veinticuatro horas de antelación a la hora prevista de llegada del buque a aguas portuarias, salvo en el caso de emergencia u otras circunstancias excepcionales debidamente motivadas, en que se comunicarán a la mayor brevedad posible:

a) Identificación del buque.
b) Los datos de la compañía naviera o armador consignado.
c) ETA y ETD.
d) Puerto anterior y posterior.
e) Nombre del capitán.
f) Número de polizones a bordo.
g) La lista de tripulantes.
h) La lista de pasajeros.
i) Notificación de residuos.
j) La notificación de protección.
k) La información sobre mercancías peligrosas y contaminantes.

INFORMACIÓN RELACIONADA

- Las menciones que esta Orden hace al «Documento Único de Escala» o «al DUE» se entenderán hechas a la «Declaración Única de Escala» o «a la DUE», según establece la disposición adicional 1 de la Orden FOM/1498/2014, de 1 de agosto. Ref. BOE-A-2014-8624.

§ 65

Orden de 6 de marzo de 1989 sobre diario de navegación, cuaderno de bitácora y cuaderno de máquinas

Ministerio de Relaciones con las Cortes y de la Secretaría del Gobierno
«BOE» núm. 64, de 16 de marzo de 1989
Última modificación: 1 de julio de 1989
Referencia: BOE-A-1989-6151

El artículo 612.3 del Código de Comercio impone como obligación inherente al cargo de Capitán del buque llevar un libro foliado que se denominará «diario de navegación». Igualmente señala que para la elaboración del citado diario se servirá del «cuaderno de bitácora» y del de «vapor» o «máquinas», a los que se refieren los artículos 629 y 632.6 del mismo Código.

Los modelos a que deben ajustarse el «diario de navegación» y el «cuaderno de bitácora» vienen fijados en la actualidad por la Orden de 23 de octubre de 1968 («Boletín Oficial del Estado» número 306, de 21 de diciembre), mientras que no existe debidamente publicada ninguna disposición que reglamente el modelo oficial de «cuadernos de máquinas».

Los cambios experimentados desde esa fecha en el tráfico marítimo y en la legislación internacional, así como las innovaciones tecnológicas introducidas en los buques y en la navegación aconsejan la modificación de los modelos vigentes y el establecimiento de unos nuevos, incluyendo un modelo oficial de «cuaderno de máquinas», que deberán ser utilizados únicamente en los buques que por su tamaño así resulte conveniente, dando de este modo acecuada satisfacción a las nuevas necesidades surgidas.

En su virtud, a propuesta de los Ministros de Transportes, Turismo y Comunicaciones y de Agricultura, Pesca y Alimentación, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 3.2 del Real Decreto 1997/1980, de 3 de octubre,

DISPONGO:

Primero.

Los buques mercantes y de pesca nacionales de arqueo bruto mayor de 20 deberán disponer del «diario de navegación» ajustado al modelo que figura en el anexo 1 de esta Orden.

Segundo.

Asimismo, los buques mercantes y de pesca nacionales con arqueo bruto mayor de 20, o los que, cualquiera que sea su tamaño, lleven enrolados tres o más titulados de puente o de máquinas deberán disponer, respectivamente, del «cuaderno de bitácora» y del «cuaderno de máquinas», ajustados a los modelos que figuran en los anexos 2 y 3 de esta Orden.

Tercero.

Los Capitanes de los buques nacionales, así como los Oficiales de puente o de máquinas vendrán obligados a cumplimentar los correspondientes modelos de libros oficiales que en la presente Orden se establecen, siguiendo las instrucciones que en cada uno de ellos se especifican.

Cuarto.

Son autoridades competentes para efectuar la legalización de los citados documentos la Dirección General de la Marina Mercante, Capitanes de Puerto y Consulados de España en país extranjero. Dichas autoridades deberán comprobar que estos documentos se ajustan a los modelos que esta Orden establece.

Quinto.

Cada ejemplar de «diario de navegación» como de «cuaderno de bitácora» y «cuaderno de máquinas» habrá de ser sometido, como mínimo, a dos revisiones anuales por parte de las autoridades competentes, sin perjuicio de que éstas realicen las que consideren convenientes. La edición y distribución de los tres tipos de documentos será realizada por el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones.

DISPOSICIÓN TRANSITORIA

Los modelos oficiales de diario de navegación y cuaderno de bitácora que, a la enytrada en vigor de la presente Orden, se encuentren debidamente habilitados y estén siendo utilizados a bordo de los buques nacionales podrán continuar siendo empleados hasta la completa terminación de sus folios, en cuyo momento serán sustituidos por los nuevamente establecidos.

DISPOSICIÓN DEROGATORIA

A la entrada en vigor de la presente Orden quedará derogada la Orden de 23 de octubre de 1968 sobre «diario de navegación» y «cuaderno de bitácora».

DISPOSICIÓN FINAL

La presente Orden entrará en vigor el día 1 de julio de 1990.

ANEXO I

ANEXO I

Diario de Navegación

DIRECCION GENERAL DE LA MARINA MERCANTE
MINISTERIO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES

Diario de Navegación

Buque: _____

Naviera: _____

Fecha: ___ de _____ 19 ___ a _____ de _____ 19 ___

DIRECCION GENERAL DE LA MARINA MERCANTE
MINISTERIO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES

Se habilita por (1) ..... el presente DIARIO DE NAVEGACION que consta de ..... folios, para el uso en el Buque ..... , a ..... de ..... de .....

(Sello) El .....

(1) Dirección General de la Marina Mercante, Capitán de Puerto o Consulado

Legalizado en el puerto de ..... con fecha ..../..../.... Folio n.º .....
Legalizado en el puerto de ..... con fecha ..../..../.... Folio n.º .....
Legalizado en el puerto de ..... con fecha ..../..../.... Folio n.º .....
Legalizado en el puerto de ..... con fecha ..../..../.... Folio n.º .....

REVISIONES (1)

FECHA	FIRMA Y SELLO DE LA AUTORIDAD COMPETENTE	OBSERVACIONES

REVISIONES (1)

FECHA	FIRMA Y SELLO DE LA AUTORIDAD COMPETENTE	OBSERVACIONES

(1) Se efectuarán dos, como mínimo, por la autoridad competente.

ANOTACIONES NAUTICAS Y OTRAS DE INTERES

Horas: En esta columna se anotará la hora de a bordo, expresada con cuatro cifras.

Rumbos: En las columnas V., G. y A. se harán constar los rumbos verdadero, de la giroscópica y de la aguja «magistral», respectivamente. En todo caso los rumbos se contarán de 0° a 360° expresándolos con tres cifras.

Corrección Total: En las columnas G. y A. se anotará la corrección total de la giroscópica y de la aguja «magistral» con su signo.

Corredera: Se anotarán las distancias en millas y décimas.

Sonda: Deberán anotarse los metros de agua bajo la quilla.

Revoluciones: Se anotarán las correspondientes a cada máquina, turbina o motor principal. Caso de llevar una sóla hélice podrá anotarse, indistintamente, en la columna de Br. o Er.

Datos al mediodía: Se anotarán diariamente todos los datos al mediodía.

Totales: Se anotarán los datos totalizados a la fecha de la singladura.

Simulacros: Se registrarán bajo el apartado «acaecimientos» los ejercicios realizados y su resultado indicando la hora de inicio y finalización de los mismos.

Patrullas contraincendios: Se registrarán bajo el apartado «acaecimientos» el nombre y cargo de las personas que realicen las patrullas indicando la hora de comienzo y sus resultados.

Calados: Se anotarán en pies o en metros, principalmente a la llegada y salida de puerta, así como la densidad del agua y zona de navegación.

Agua dulce: Se anotarán a las horas que se indican la sonda en metros y toneladas de los diferentes tanques y piques que contengan agua dulce.

También se anotarán los tanques de los que se está consumiendo combustible y agua dulce.

OBSERVACIONES METEOROLOGICAS

Se efectuarán estas anotaciones, siguiendo las normas internacionales para el cifrado de partes meteorológicos, al final de cada guardia y siempre que se considere de interés para la seguridad del buque.

Viento: En la columna «dd» se anotará la dirección verdadera de donde viene el viento, expresándolo en decenas de grados (01 = 10° y 36 = 360°), y siendo 00 = Calma; en la columna «f», su velocidad real en nudos.

Nubes: En la columna «N» se anotará la cantidad total de nubes en octas (la octa es 1/8 de cielo), y en la columna «C» los tipos de ellas más importantes, (ver pág. siguiente) utilizando los siguientes símbolos internacionales de los partes meteorológicos.

Cirrus	Ci	Altostratus	As
Altocúmulus	Ac	Stratus	St
Stratocúmulus	Sc	Cirrostratus	Cs
Cumulunimbus	Cb	Cúmulus	Cu
Cirrocúmulus	Cc		

Mar: En la columna «dw dw» se anotará la dirección de donde vienen las olas, haciéndolo en igual forma que para el viento, pero teniendo en cuenta, además, que las olas confusas de dirección indeterminada se expresarán así:

49 = Con altura hasta de 4 y 3/4 m.
99 = Con alturas superiores a 4 y 3/4 m.

En la columna «Hw» se indicará la altura máxima media de las olas de acuerdo con la siguiente clave:

Añadiendo 50 a dw dw

0.—Menos de 1/4 m.	0.—5 m.
1.—1/2 m.	1.—5 1/2 m.
2.—1 m.	2.—6 m.
3.—1 1/2 m.	3.—6 1/2 m.
4.—2 m.	4.—7 m.
5.—2 1/2 m.	5.—7 1/2 m.
6.—3 m.	6.—8 m.
7.—3 1/2 m.	7.—8 1/2 m.
8.—4 mk.	8.—9 m.
9.—4 1/2 m.	9.—9 1/2 m.

X.—Altura no determinada.

Presión y temperatura atmosférica: En las columnas barómetro y termómetro se anotará, respectivamente, la presión barométrica en milibares (milibares = 4/3 mm.) y la temperatura del aire y agua del mar en grados centígrados.

Visibilidad: Se expresará de acuerdo con la siguiente clave:

90	Menos de 50 mts.
91	50 metros.
92	200 »
93	500 »
94	1.000 »
95	2.000 »
96	4.000 »
97	10 Km.
98	20 »
99	50 Km. o más

Tiempo presente. Es el tiempo en el momento de la observación. Se anotará según la siguiente clave:

00	Despejado.
03	Nubosidad variable.
05	Calima.
18	Chubascos de viento.
41	Niebla.
58	Llovizna y lluvia débil.
65	Lluvia.
72	Nevada.
81	Chubascos de lluvia.
86	Chubascos de nieve.
97	Tormenta.

Zona horaria: Se anotará la zona horaria por donde se navegue.

ACAECIMIENTOS

Se anotarán todas las incidencias ocurridas durante cada singladura en relación con la navegación, buque, dotación, pasaje y carga, así como los ejercicios realizados, luces avistadas, situaciones obtenidas y, en general, todo aquello que sea digno de mencionar.

De manera muy señalada se comprobará lo más frecuentemente posible, cuando las circunstancias lo permitan y especialmente cuando se prevean condiciones difíciles de navegación, el funcionamiento de los medios de ayudas a la misma (decca, satélite, radar, sonda, gonio, etc.), anotando el resultado de la comprobación de cada uno de dichos medios o elementos.

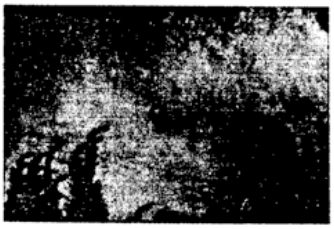
Si fuera necesario se continuarán las anotaciones en el anverso de cada folio.

CIRRUS uncinus

ALTOCUMULUS stratiformis semitransparentes

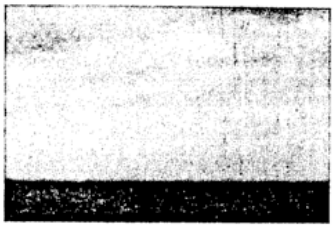
STRATOCUMULUS stratiformis traslúcidos

CUMULONIMBUS congestus


CIRROCUMULUS

ALTOSTRATUS traslúcidus y CUMULUS fractus

STRATUS en fragmentos desgarrados


CIRROSTRATUS

CUMULUS de escasa dimensión vertical y algunos

B/ _____ Singladura n.º _____ LASTRE | CARGA

DIARIO DE NAVEGACION — Folio n.º 1

Viaje n.º _____ De: _____ a: _____ Día _____ de _____ de 19__ Nombre del Capitán: _____

HORA	RUMBOS			CORREC. TOTAL		CORREDERA	SONDA	R.P.M.		VIENTO		NUBES		MAR		VISIBILIDAD	TIEMPO PRESENTE	MAG. METRO	TERMOMETRO		ZONA HORARIA	ACAECIMIENTOS
	V	G	A	G	A			Br.	Er.	dd	ff	N	C	dw-dw	Hw				AIRE	AGUA		
04.00																						
08.00																						
12.00																						
16.00																						
20.00																						
24.00																						

DATOS AL MEDIODIA

LATITUD OBS/EST	LONGITUD OBS/EST	DISTANCIA		RESBALAMIENTO	TIEMPO NAVEGACION	PARADAS	VELOCIDAD PROMEDIO	COMBUSTIBLE CONSUMIDO	
		OBSERVADA	MAQUINAS					F.O.	D.O.

TOTALES

DISTANCIA NAVEGADA	DISTANCIA QUE FALTA	TIEMPO EN LA MAR	TIEMPO NAVEGANDO	PARADAS	VELOCIDAD PROMEDIO	COMBUSTIBLE (Tm)			
							ANTERIOR	CONSUMIDO	EXISTENCIA
						F.O.			
						F.O.			

CALADOS	PIES	METROS
PROA		
POPA		
MEDIO		
AL DISCO		
ALTURA METAC.		
DENSIDAD AGUA MAR		
ZONA NAVEGACION		

AGUA DULCE

BANQUES	08.00		16.00	
	SONDA	h	SONDA	h
Consumiendo Cpto. de				
Consumiendo Agua de				

Ordenes del Capitán:

Folio n.º 1

ACAECIMIENTOS

El Capitán:

Resumen general de Singladuras

Puerto de salida	Fecha de salida	Puerto de llegada	Fecha de llegada	Singla-duras	Puerto de salida	Fecha de salida	Puerto de llegada	Fecha de llegada	Singla-duras

ANEXO II

ANEXO II

Cuaderno de Bitácora

DIRECCION GENERAL DE LA MARINA MERCANTE
MINISTERIO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES

Cuaderno de Bitácora

Buque:
Naviera:
Fecha: de 19 a de 19

DIRECCION GENERAL DE LA MARINA MERCANTE
MINISTERIO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES

Se habilita por (1) ..... el presente CUADERNO DE BITACORA que consta de ..... folios, para el uso en el Buque ...., a ..... de ..... de .....

(Sello) El .....

(1) Dirección General de la Marina Mercante, Capitán de Puerto o Consulado

Legalizado en el puerto de ..... con fecha ... / ... / ... Folio n.º .....
Legalizado en el puerto de ..... con fecha ... / ... / ... Folio n.º .....
Legalizado en el puerto de ..... con fecha ... / ... / ... Folio n.º .....
Legalizado en el puerto de ..... con fecha ... / ... / ... Folio n.º .....

REVISIONES (1)

FECHA	FIRMA Y SELLO DE LA AUTORIDAD COMPETENTE	OBSERVACIONES

(1) Se efectuarán dos, como mínimo, por la autoridad competente

REVISIONES (1)

FECHA	FIRMA Y SELLO DE LA AUTORIDAD COMPETENTE	OBSERVACIONES

ANOTACIONES NAUTICAS Y OTRAS DE INTERES

Horas: En esta columna se anotará la hora de a bordo, expresada con cuatro cifras.

Rumbos: En las columnas V., G. y A. se harán constar los rumbos verdadero, de la giroscópica y de la aguja «magistral», respectivamente. En todo caso los rumbos se contarán de 0° a 360° expresándolos con tres cifras.

Corrección Total: En las columnas G. y A. se anotará la corrección total de la giroscópica y de la aguja «magistral» con su signo.

Corredera: Se anotarán las distancias en millas y décimas.

Sonda: Deberán anotarse los metros de agua bajo la quilla.

Revoluciones: Se anotarán las correspondientes a cada máquina, turbina o motor principal. Caso de llevar una sóla hélice podrá anotarse, indistintamente, en la columna de Br. o Er.

Datos al mediodía: Se anotarán diariamente todos los datos al mediodía.

Totales: Se anotarán los datos totalizados a la fecha de la singladura.

Simulacros: Se registrarán bajo el apartado «acaecimientos» los ejercicios realizados y su resultado indicando la hora de inicio y finalización de los mismos.

Patrullas contraincendios: Se registrarán bajo el apartado «acaecimientos» el nombre y cargo de las personas que realicen las patrullas indicando la hora de comienzo y sus resultados.

Calados: Se anotarán en pies o en metros, principalmente a la llegada y salida de puerto, así como la densidad del agua y zona de navegación.

Agua dulce: Se anotarán a las horas que se indican la sonda en metros y toneladas de los diferentes tanques y piques que contengan agua dulce.

También se anotarán los tanques de los que se está consumiendo combustible y agua dulce.

OBSERVACIONES METEOROLOGICAS

Se efectuarán estas anotaciones, siguiendo las normas internacionales para el cifrado de partes meteorológicos, al final de cada guardia y siempre que se considere de interés para la seguridad del buque.

Viento: En la columna «dd» se anotará la dirección verdadera de donde viene el viento, expresándolo en decenas de grados (01 = 10° y 36 = 360°), y siendo 00 = Calma; en la columna «H», su velocidad real en nudos.

Nubes: En la columna «N» se anotará la cantidad total de nubes en octas (la octa es 1/8 de cielo), y en la columna «C» los tipos de nubes más importantes, (ver pág. siguiente) utilizando los siguientes símbolos internacionales de los partes meteorológicos.

Cirrus	Ci	Altostratus	As
Altocúmulus	Ac	Stratus	St
Stratocúmulus	Sc	Cirrostratus	Cs
Cumulunimbus	Cb	Cúmulus	Cu
Cirrocúmulus	Cc		

Mar: En la columna «dw dw» se anotará la dirección de donde vienen las olas, haciéndolo en igual forma que para el viento, pero teniendo en cuenta, además, que las olas confusas de dirección indeterminada se expresarán así:

49 = Con altura hasta de 4 y 3/4 m.
99 = Con alturas superiores a 4 y 3/4 m.

En la columna «Hw» se indicará la altura máxima media de las olas de acuerdo con la siguiente clave:

	Añadiendo 50 a dw dw
0.—Menos de 1/4 m.	0.—5 m.
1.—1/2 m.	1.—5 1/2 m.
2.—1 m.	2.—6 m.
3.—1 1/2 m.	3.—6 1/2 m.
4.—2 m.	4.—7 m.
5.—2 1/2 m.	5.—7 1/2 m.
6.—3 m.	6.—8 m.
7.—3 1/2 m.	7.—8 1/2 m.
8.—4 mk.	8.—9 m.
9.—4 1/2 m.	9.—9 1/2 m.
X.—Altura no determinada.	

Presión y temperatura atmosférica: En las columnas barómetro y termómetro se anotará, respectivamente, la presión barométrica en milibares (milibares = 4/3 mm.) y la temperatura del aire y agua del mar en grados centígrados.

Visibilidad: Se expresará de acuerdo con la siguiente clave:

90	Menos de 50 mts.
91	50 metros.
92	200 »
93	500 »
94	1.000 »
95	2.000 »
96	4.000 »
97	10 Km.
98	20 »
99	50 Km. o más

Tiempo presente. Es el tiempo en el momento de la observación. Se anotará según la siguiente clave:

00	Despejado.
03	Nubosidad variable.
05	Calima.
18	Chubascos de viento.
41	Niebla.
58	Llovizna y lluvia débil.
65	Lluvia.
72	Nevada.
81	Chubascos de lluvia.
86	Chubascos de nieve.
97	Tormenta.

Zona horaria: Se anotará la zona horaria por donde se navegue.

ACAECIMIENTOS

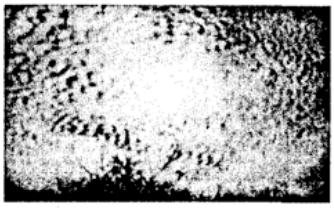
Se anotarán todas la incidencias ocurridas durante cada guardia en relación con la navegación, buque, dotación, pasaje y carga, así como los ejercicios realizados, luces avistadas, situación obtenida y, en general, todo aquello que sea digno de mención.

Los Oficiales de guardia comprobarán frecuentemente y de un modo especial cuando se prevean condiciones difíciles de navegación, el funcionamiento de los medios de ayudas a la misma (decca, satélite, radar, sonda, gonio, etc.), anotándose el resultado de la comprobación de cada uno de dichos medios o elementos.

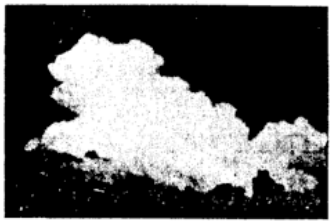
Los Oficiales saliente y entrante firmarán los relevos de guardia. La firma del Oficial entrante constatará que se hace cargo de la guardia en conformidad con los datos, circunstancias, condiciones de la navegación, etc., en que se hace cargo de la misma.

Si fuera necesario se continuarán las anotaciones en el anverso de cada folio.

CIRRUS uncinus


ALTOCUMULUS stratiformis semitransparentes

STRATOCUMULUS stratiformis traslúcidos

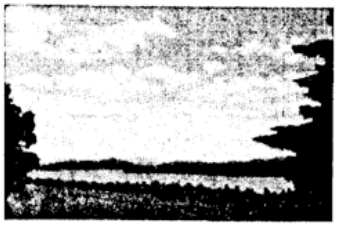

CUMULONIMBUS congestus

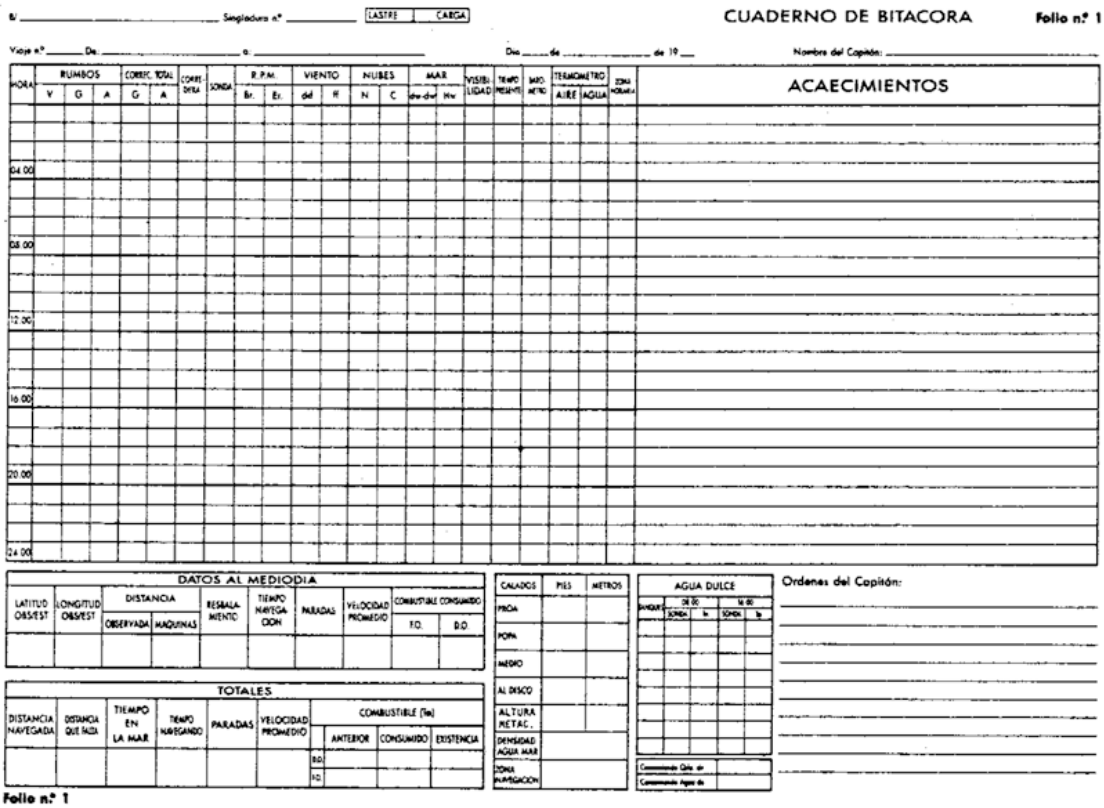
CIRROCUMULUS

ALTOSTRATUS traslúcidus y CUMULUS fractus

STRATUS en fragmentos desgarrados

CIRROSTRATUS


CUMULUS de escasa dimensión vertical y algunos


B/ _____ Singladura nº _____ LASTRE CARGA

CUADERNO DE BITACORA Folio nº 1

Viaje nº _____ De _____ a _____ Día _____ de _____ de 19__ Nombre del Capitán: _____

HORA | RUMBOS V G A | CORREC. TOTAL G A | CORREC. DERIV. | SONDA | R.P.M. Br. Ex. | VIENTO dir. F. | NUBES N C | MAR dir. Mv. | VISIBILIDAD | TIEMPO PRESENTE | BARÓMETRO | TERMÓMETRO AIRE AGUA | ZONA HORARIA | ACAECIMIENTOS

00.00
04.00
08.00
12.00
16.00
20.00
24.00

DATOS AL MEDIODIA

LATITUD OBS/EST	LONGITUD OBS/EST	DISTANCIA OBSERVADA	DISTANCIA MAQUINAS	RESALAMIENTO	TIEMPO NAVEGACION	PARADAS	VELOCIDAD PROMEDIO	COMBUSTIBLE CONSUMIDO F.O.	COMBUSTIBLE CONSUMIDO D.O.

TOTALES

DISTANCIA NAVEGADA	DISTANCIA QUE FALTA	TIEMPO EN LA MAR	TIEMPO NAVEGANDO	PARADAS	VELOCIDAD PROMEDIO	COMBUSTIBLE (Ton) ANTERIOR	CONSUMIDO	EXISTENCIA
						D.O.		
						F.O.		

CALADOS	PIES	METROS
PROA		
POPA		
MEDIO		
AL DISCO		
ALTURA METAC.		
DENSIDAD AGUA MAR		
ZONA NAVEGACION		

AGUA DULCE

BARQUES	08.00 SONDA	lts	16.00 SONDA	lts

Consumo Gtos. de
Consumo Aguas de

Ordenes del Capitán:

Folio nº 1

ACAECIMIENTOS

El 1º Oficial: El Capitán:

Resumen general de Singladuras

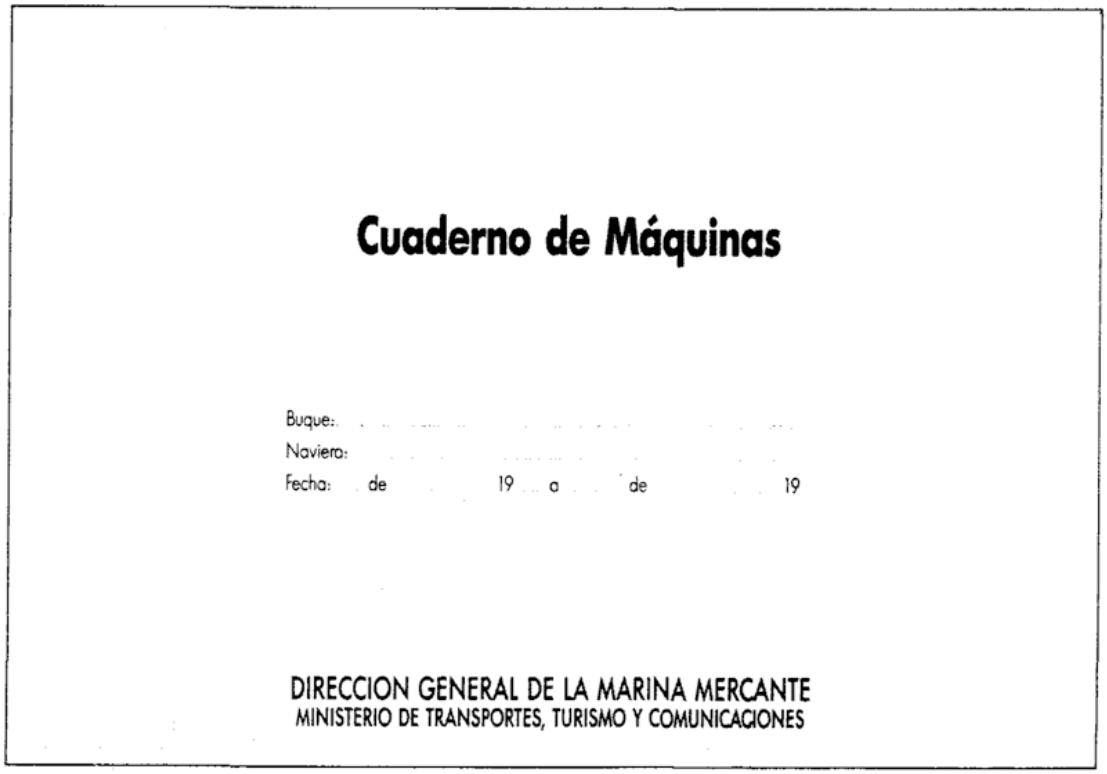
Puerto de salida	Fecha de salida	Puerto de llegada	Fecha de llegada	Singladuras	Puerto de salida	Fecha de salida	Puerto de llegada	Fecha de llegada	Singladuras

ANEXO III

ANEXO III

Cuaderno de Máquinas

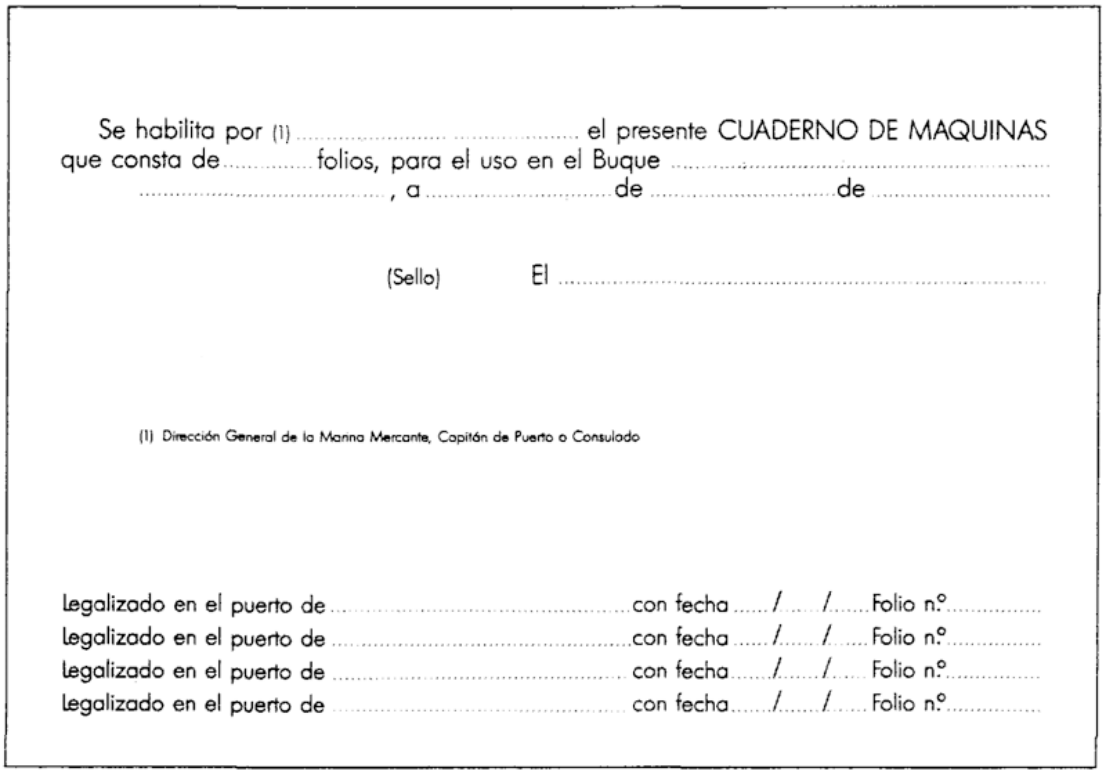
DIRECCION GENERAL DE LA MARINA MERCANTE
MINISTERIO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES



Cuaderno de Máquinas

Buque: . . . . . .
Naviera: . . . . . .
Fecha: de . . 19 . . a . . de . . 19

DIRECCION GENERAL DE LA MARINA MERCANTE
MINISTERIO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES



Se habilita por (1) ..... el presente CUADERNO DE MAQUINAS que consta de ..... folios, para el uso en el Buque ..... , a ..... de ..... de .....

(Sello) El .....

(1) Dirección General de la Marina Mercante, Capitán de Puerto o Consulado

Legalizado en el puerto de ..... con fecha ..... / ..... / ..... Folio n.º .....
Legalizado en el puerto de ..... con fecha ..... / ..... / ..... Folio n.º .....
Legalizado en el puerto de ..... con fecha ..... / ..... / ..... Folio n.º .....
Legalizado en el puerto de ..... con fecha ..... / ..... / ..... Folio n.º .....

REVISIONES (1)

FECHA	FIRMA Y SELLO DE LA AUTORIDAD COMPETENTE	OBSERVACIONES

REVISIONES (1)

FECHA	FIRMA Y SELLO DE LA AUTORIDAD COMPETENTE	OBSERVACIONES

(1) Se efectuarán dos, como mínimo, por la autoridad competente.

CUADERNO DE MAQUINAS

Instrucciones para su uso

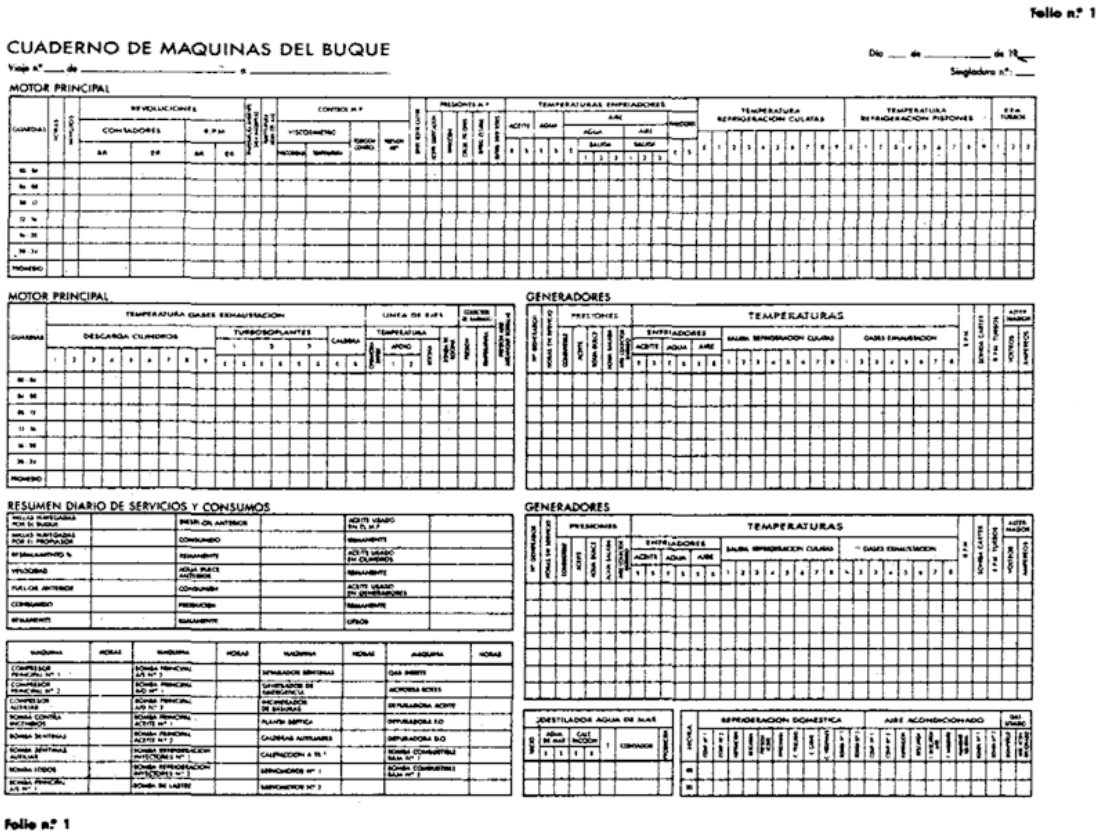
— Singladuras.— Se numerarán correlativamente desde la salida a la entrada en puerto, comprendiendo cada una de ellas las horas de navegación de 0 h. a 24 h.

— Acaecimientos.— Se registrarán todos aquellos acontecimientos u órdenes que supongan cualquier modificación en el régimen normal de todo el sistema de máquinas.
Los Oficiales saliente y entrante firmarán los relevos de guardia. La firma del Oficial entrante constatará que se hace cargo de la guardia en conformidad con los datos, circunstancias, condiciones de los equipos de máquinas, etc..

— Estancia en puerto y en la mar.— En los encasillados correspondientes se registrarán los datos relativos a todos los equipos que estén en servicio.

SIGNIFICADO DE ABREVIATURAS

- P: Presión en kilogramos por centímetro cuadrado.
- T: Temperatura en grados centígrados.
- R.P.M.: Revoluciones por minuto.
- E: Entrada.
- S: Salida.
- Tk: Tanque.
- M.P.: Motor Principal.
- A/S: Agua Salada.
- A/D: Agua Dulce.
- F.O.: Fuel-Oil.
- D.O.: Diesel-Oil.
- Cble.: Combustible.



Folio n.º 1

CUADERNO DE MAQUINAS DEL BUQUE

Viaje nº ____ de _____ a _____

Día ____ de _____ de 19__

Singladura nº: ____

MOTOR PRINCIPAL

MOTOR PRINCIPAL

GENERADORES

RESUMEN DIARIO DE SERVICIOS Y CONSUMOS

GENERADORES

Folio n.º 1

ACAECIMIENTOS

El Capitán:

El Jefe de Máquinas:

Resumen general de Singladuras

Puerto de salida	Fecha de salida	Puerto de llegada	Fecha de llegada	Singladuras	Puerto de salida	Fecha de salida	Puerto de llegada	Fecha de llegada	Singladuras

§ 66

Real Decreto 137/1993, de 29 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de Armas. [Inclusión parcial]

Ministerio del Interior
«BOE» núm. 55, de 5 de marzo de 1993
Última modificación: 4 de abril de 2025
Referencia: BOE-A-1993-6202

[. . .]

REGLAMENTO DE ARMAS

CAPÍTULO PRELIMINAR

Disposiciones generales

[. . .]

Sección 2. Definiciones

[. . .]

Sección 3. Clasificación de las armas reglamentadas

Artículo 3.

Se entenderá por «armas» y «armas de fuego» reglamentadas, cuya adquisición, tenencia y uso pueden ser autorizados o permitidos con arreglo a lo dispuesto en este Reglamento, los objetos que, teniendo en cuenta sus características, grado de peligrosidad y destino o utilización, se enumeran y clasifican en el presente artículo en las siguientes categorías:

1.ª categoría:

Armas de fuego cortas: Comprende las pistolas y revólveres.

2.ª categoría:

1. Armas de fuego largas para vigilancia y guardería: Son las armas largas que reglamentariamente se determinen por Orden del Ministerio del Interior o mediante decisión adoptada a propuesta o de conformidad con el mismo, como específicas para desempeñar funciones de vigilancia y guardería.

2. Armas de fuego largas rayadas: Se comprenden aquellas armas utilizables para caza mayor. También comprende los cañones estriados adaptables a escopetas de caza, con

recámara para cartuchos metálicos, siempre que, en ambos supuestos, no estén clasificadas como armas de guerra.

3.ª categoría:

1. Armas de fuego largas rayadas para tipo deportivo, de calibre 5,6 milímetros (.22 americano), de percusión anular, bien sean de un disparo, bien de repetición o semiautomáticas.

2. Escopetas y demás armas de fuego largas de ánima lisa, o que tengan cañón con rayas para facilitar el plomeo, que los bancos de pruebas reconocidos hayan marcado con punzón de escopeta de caza, no incluidas entre las armas de guerra.

3. Armas accionadas por aire u otro gas comprimido, sean lisas o rayadas, siempre que la energía cinética del proyectil en boca exceda de 24,2 julios.

4.ª categoría:

1. Carabinas y pistolas, de tiro semiautomático y de repetición ; y revólveres de doble acción, accionadas por aire u otro gas comprimido no asimiladas a escopetas.

2. Carabinas y pistolas, de ánima lisa o rayada, y de un solo tiro, y revólveres de acción simple, accionadas por aire u otro gas comprimido no asimiladas a escopetas.

5.ª categoría:

1. Las armas blancas y en general las de hoja cortante o punzante no prohibidas.

2. Los cuchillos o machetes usados por unidades militares o que sean imitación de los mismos.

6.ª categoría:

1. Armas de fuego antiguas o históricas, sus reproducciones y asimiladas, conservadas en museos autorizados por el Ministerio de Defensa, si son dependientes de cualquiera de los tres Ejércitos, y por el Ministerio del Interior, en los restantes casos.

2. Las armas de fuego cuyo modelo o cuyo año de fabricación sean anteriores al 1 de enero de 1890, y las reproducciones y réplicas de las mismas, a menos que puedan disparar municiones destinadas a armas de guerra o a armas prohibidas.

La antigüedad será fijada por el Ministerio de Defensa, que aprobará los prototipos o copias de los originales, comunicándolo a la Dirección General de la Policía y de la Guardia Civil, ámbito de la Guardia Civil.

3. Las restantes armas de fuego que se conserven por su carácter histórico o artístico, dando cumplimiento a lo prevenido en los artículos 107 y 108 del presente Reglamento.

4. En general, las armas de avancarga.

7.ª categoría:

1. Armas de inyección anestésica capaces de lanzar proyectiles que faciliten la captura o control de animales, anestesiándolos a distancia durante algún tiempo.

2. Las ballestas.

3. Las armas para lanzar cabos.

4. Las armas de sistema «Flobert».

5. Los arcos, las armas para lanzar líneas de pesca y los fusiles de pesca submarina que sirvan para disparar flechas o arpones, eficaces para la pesca y para otros fines deportivos.

6. Armas de alarma y señales y pistolas lanzabengalas.

8.ª categoría:

Armas acústicas y de salvas.

9.ª categoría:

Armas inutilizadas.

[. . .]

CAPÍTULO II

Circulación y comercio

[. . .]

Armerías y otros establecimientos

[. . .]

Artículo 54.

1. Las armas de sistema «Flobert» y las de avancarga serán entregadas por el fabricante o comerciante cuando el comprador se presente con la correspondiente guía de pertenencia.

2. La adquisición por coleccionistas de armas sistema «Flobert» y de armas de avancarga susceptibles de hacer fuego se documentará mediante la expedición en el acto, por el establecimiento vendedor, de un justificante con arreglo a modelo oficial, con el que, dentro de un plazo máximo de quince días, se presentará el arma y la autorización especial de coleccionista en la Intervención de Armas de la Guardia Civil, para que ésta extienda la diligencia correspondiente en dicha autorización.

3. Las armas de la categoría 4. se podrán adquirir y tener en el propio domicilio, sin otro trámite que la declaración de la venta, la clase de armas y los datos de identidad del adquirente al Alcalde del municipio de la residencia de éste y a la Intervención de Armas de la Guardia Civil.

4. La adquisición de las armas de la categoría 7., 5, requerirá la acreditación ante el establecimiento vendedor y su consignación en los correspondientes libros de las respectivas tarjetas deportivas en vigor.

5. Las armas de la categoría 7., 6, se podrán adquirir previa acreditación de la mayoría de edad del comprador mediante la exhibición del documento nacional de identidad, pasaporte, tarjeta o autorización de residencia, cuyos datos deberán ser consignados en los correspondientes libros por el establecimiento vendedor.

[. . .]

§ 67

Real Decreto 1473/2004, de 18 de junio, por el que se establecen medidas de carácter socioeconómico en el sector pesquero y se modifica el Real Decreto 3448/2000, de 22 de diciembre, por el que se establece la normativa básica de las ayudas estructurales en el sector pesquero en materia de acuicultura y comercialización. [Inclusión parcial]

Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación
«BOE» núm. 157, de 30 de junio de 2004
Última modificación: 21 de mayo de 2005
Referencia: BOE-A-2004-12181

El Reglamento (CE) n.º 2792/1999 del Consejo, de 17 de diciembre de 1999, por el que se definen las modalidades y condiciones de las intervenciones comunitarias con finalidad estructural en el sector de la pesca, ha sido modificado por el Reglamento (CE) n.º 2369/2002 del Consejo, de 20 de diciembre de 2002. Con motivo de dicha modificación se aprobó el Real Decreto 1048/2003, de 1 de agosto, de ordenación del sector pesquero y ayudas estructurales, el cual recoge aspectos tales como la renovación de la flota, el equipamiento y modernización de los buques de pesca, el ajuste de los esfuerzos pesqueros, las sociedades mixtas, la paralización temporal de las actividades pesqueras y otras compensaciones financieras, así como el control del esfuerzo pesquero.

Dicho real decreto deroga determinados aspectos del Real Decreto 3448/2000, de 22 de diciembre, por el que se establece la normativa básica de las ayudas estructurales en el sector pesquero.

Este real decreto adapta la normativa comunitaria en lo referente a la regulación de las medidas socioeconómicas destinadas a la cofinanciación de los regímenes nacionales de ayuda a la jubilación anticipada de pescadores, a la concesión de primas globales individuales y primas compensatorias individuales no renovables destinadas a fomentar la reconversión profesional de los pescadores y diversificar sus actividades y primas destinadas a los pescadores de edad inferior a los 35 años para la adquisición de un buque pesquero en propiedad total o parcial.

Serán competentes para la tramitación de las ayudas las comunidades autónomas en cuyo territorio esté situado el puerto base del buque pesquero o se encuentre el domicilio fiscal del pescador beneficiario.

Igualmente se modifica el Real Decreto 3448/2000, de 22 de diciembre, que establece la normativa básica de las ayudas estructurales en el sector pesquero, parcialmente vigente tras la promulgación del Real Decreto 1048/2003, de 1 de agosto. Estas modificaciones se refieren a las ayudas en el sector de la acuicultura y de la transformación de los productos de la pesca y de la acuicultura.

En la elaboración de este real decreto han sido consultadas las comunidades autónomas y las entidades representativas del sector afectado.

En su virtud, a propuesta de la Ministra de Agricultura, Pesca y Alimentación, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 18 de junio de 2004,

DISPONGO:

Artículo 1. *Objeto.*

1. Mediante este real decreto se establece la regulación de las medidas socioeconómicas vinculadas a las medidas de reestructuración del sector pesquero, de acuerdo con lo dispuesto en el Reglamento (CE) n.º 2792/1999 del Consejo, de 17 de diciembre de 1999, por el que se definen las modalidades y condiciones de las intervenciones comunitarias con finalidad estructural en el sector pesquero, y en el Reglamento (CE) n.º 2369/2002 del Consejo, de 20 de diciembre de 2002, por el que se modifica el anterior.

2. Adicionalmente, también se introducen modificaciones al Real Decreto 3448/2000, de 22 de diciembre, por el que se establece la normativa básica de las ayudas estructurales en el sector pesquero.

Artículo 2. *Definiciones.*

A los efectos de este real decreto, se entenderá por:

a) Autoridad competente: las comunidades autónomas que, en el ámbito de sus respectivas competencias, podrán adoptar a favor de los pescadores medidas de carácter socioeconómico vinculadas al ajuste de la capacidad de pesca de acuerdo con el artículo 11 del Reglamento (CE) n.º 2371/2002 del Consejo, de 20 de diciembre de 2002, sobre la conservación y la explotación sostenible de los recursos pesqueros en virtud de la política pesquera común. El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación será la autoridad competente para la aplicación de este real decreto en las Ciudades de Ceuta y Melilla.

b) Pescador: toda persona que ejerza su actividad profesional principal a bordo de un buque de pesca marítima en activo.

Artículo 3. *Medidas socioeconómicas y condiciones de estas.*

Las medidas de carácter socioeconómico consistirán en:

a) Establecimiento de un plan de prejubilaciones. Los pescadores que reúnan las condiciones que establece el artículo 4.1 podrán percibir hasta alcanzar la edad ordinaria de jubilación (65 años) o la que correspondiese, según la normativa de aplicación al Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, de ser ésta inferior, la ayuda establecida dentro de un plan de prejubilación en este real decreto.

b) Primas globales individuales. Los pescadores que reúnan las condiciones que establece este real decreto podrán solicitar la concesión de primas globales individuales de una cuantía máxima de 10.000 euros por persona, siempre que el buque pesquero en el que estén embarcados los pescadores sea objeto de una paralización definitiva en función de los años de actividad y de cotización al Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar. Al menos deberá haber cotizado 12 meses, y en los casos de menor cotización se disminuirá la prima proporcionalmente.

c) Primas compensatorias individuales no renovables. Los pescadores que puedan acreditar al menos cinco años de ejercicio de la profesión podrán solicitar la concesión de primas compensatorias individuales no renovables, para ayudarles:

1.º A su reconversión profesional en un sector que no sea el de la pesca marítima, dentro de un plan social individual o colectivo, sobre la base de un coste subvencionable limitado a 50.000 euros por beneficiario, determinando la autoridad de gestión la cuantía individual en función de la amplitud del proyecto de reconversión y los compromisos financieros contraídos por el beneficiario.

2.º A la diversificación de sus actividades en un sector que no sea el de la pesca marítima, dentro de un proyecto de diversificación individual o colectivo, sobre la base de un coste subvencionable limitado a 20.000 euros por beneficiario; la autoridad de gestión determinará la cuantía individual en función de la amplitud del proyecto de diversificación y las inversiones efectuadas por el beneficiario.

d) Ayudas a pescadores de edad inferior a 35 años. Se podrán conceder primas individuales a pescadores de edad inferior a 35 años que puedan acreditar al menos cinco años de ejercicio de la profesión o que puedan acreditar una formación profesional equivalente y que adquieran por primera vez un buque de pesca en propiedad total o parcial, siempre que se cumplan los requisitos siguientes:

1.º El buque de pesca deberá tener una eslora comprendida entre siete y 24 metros y, en el momento de la adquisición de la propiedad, deberá tener una antigüedad comprendida entre 10 y 20 años, debiendo estar operativo e inscrito en la tercera lista del Registro oficial de matrícula de buques y en el Censo de la flota pesquera operativa.

2.º La transferencia de propiedad no tendrá lugar dentro de la misma familia hasta el segundo grado de parentesco.

3.º El órgano competente determinará la cuantía de cada prima individual basándose, en particular, en el tamaño y la antigüedad del buque, así como en las condiciones financieras de la adquisición, teniendo en cuenta el coste de la adquisición de la propiedad; nivel y condiciones de los préstamos bancarios; garantías ofrecidas, en su caso, por terceros, y otras facilidades de orden financiero.

4.º El órgano competente determinará, asimismo, los restantes criterios y requisitos que guíen la adquisición.

5.º La cuantía de la prima no deberá exceder en ningún caso del 10 por ciento del coste de adquisición de la propiedad ni rebasar la cantidad de 50.000 euros.

En el caso de que el Consejo adopte un plan de recuperación o de que la Comisión o el Estado adopten medidas especiales o de emergencia, los importes máximos de la ayuda prevista en los párrafos b) y c) podrán aumentarse en un 20 por ciento. Además, la exigencia de que el buque en que los miembros de la tripulación estuvieran embarcados deba haber sido objeto de una paralización definitiva de las actividades pesqueras, tal como se establece en el párrafo b), no será de aplicación.

Artículo 4. *Requisitos para la obtención de ayudas.*

1. Para poder ser beneficiario del plan de prejubilaciones, deberán cumplirse las siguientes condiciones:

a) Estar dado de alta en el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar y haber completado, al menos, al cumplir los 65 años de edad o equivalente, un período mínimo de cotización de 15 años.

b) Tener 55 años o más y no haber cumplido la edad legal de jubilación en el momento de formalización de la petición.

c) Haber ejercido durante al menos 10 años la profesión de pescador.

d) Estar enrolado y en alta o en alguna de las situaciones asimiladas al alta. Los beneficiarios no podrán superar el número de puestos de trabajo suprimidos a bordo de los buques pesqueros como resultado de la paralización definitiva de las actividades pesqueras durante todo el período de programación.

A este respecto, se considerará situación asimilada al alta toda aquella que lleve aparejada la reserva del puesto de trabajo.

2. Para poder ser beneficiario de las primas globales individuales, deberán cumplirse las siguientes condiciones:

a) Estar dado de alta en el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar y haber cotizado a éste durante un período mínimo de 12 meses.

b) Tener menos de 55 años de edad o, siendo mayor, no tener la posibilidad de jubilarse.

c) Estar enrolado y en alta o en alguna de las situaciones asimiladas al alta en el buque objeto de ajuste estructural desde el momento en que el armador solicite la prima por paralización definitiva, la ayuda para la constitución de una sociedad mixta o la solicitud de

exportación hasta que, una vez notificada su concesión, finalice la relación laboral con la empresa armadora, salvo que pueda certificar su ausencia en algún momento del período indicado, pero considerándose en situación asimilada al alta, tal y como se define en el apartado 1.d).

La prima, cuyo derecho se genera por meses vencidos y de forma proporcional, en el supuesto de que dentro de una mensualidad comenzara a trabajar, se le detraerá en la parte proporcional que corresponda según los días de inactividad.

3. Para poder ser beneficiario de las primas compensatorias individuales no renovables, deberán cumplirse las siguientes condiciones:

a) Estar dado de alta en el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar.

b) Tener menos de 55 años de edad o, siendo mayor, no tener la posibilidad de jubilarse.

c) Los demás requisitos que se citan en el artículo 3.c).

4. Para poder ser beneficiario de las ayudas a pescadores de edad inferior a 35 años, deberán cumplirse las siguientes condiciones:

a) Estar dado de alta en el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar.

b) Los demás requisitos que se citan en el artículo 3.d).

Artículo 5. *Órgano competente.*

1. El órgano competente para la tramitación, resolución y pago de las solicitudes de las ayudas previstas en este real decreto será el de la comunidad autónoma en cuyo territorio esté situado el puerto base del buque pesquero o el domicilio fiscal del pescador.

2. Cuando las ayudas previstas sean solicitadas por pescadores de buques aportados a una sociedad mixta, la Secretaría General de Pesca Marítima comunicará a la comunidad autónoma correspondiente al puerto base del buque objeto de exportación los datos necesarios para que tramite, resuelva y pague las ayudas que correspondan.

3. Las ayudas en supuestos de paralización definitiva del buque se harán efectivas una vez que éste cause baja definitiva en el Censo de la flota pesquera operativa, lo que se comunicará a la comunidad autónoma correspondiente.

Artículo 6. *Control de las ayudas.*

1. Los órganos competentes, en cada caso, adoptarán las disposiciones necesarias, en particular mediante mecanismos de control adecuados para garantizar:

a) Que un mismo pescador no pueda beneficiarse de más de una de las medidas del artículo 3.

b) Que la percepción de las ayudas por prejubilación sea incompatible con el ejercicio de la actividad pesquera.

c) Que la prima para reconversión prevista en el artículo 3.c).1.º sea reembolsada «prorrata temporis» en caso de que el beneficiario vuelva a ejercer la profesión de pescador en un plazo inferior a cinco años después del cobro de la prima ; y que la prima por diversificación prevista en el artículo 3.c).2.º contribuya a la reducción del esfuerzo pesquero ejercido por los buques pesqueros en que trabajen los beneficiarios.

d) Que la prima prevista en el párrafo b) del artículo 3 y en los supuestos previstos en el último párrafo del artículo 3 sea reembolsada proporcionalmente al tiempo transcurrido, en el caso de que el beneficiario vuelva a ejercer la profesión de pescador en un año tras el cobro de la prima.

e) Que la prima prevista en el artículo 3.d) sea reembolsada proporcionalmente al tiempo transcurrido, en caso de transferencia de la propiedad adquirida por el beneficiario, o que el buque se vea sujeto a retirada permanente, en un plazo, como mínimo, inferior a cinco años, tras el cobro de la prima.

2. Se podrán establecer para los miembros de la tripulación medidas sociales complementarias financiadas en el nivel nacional, con el objetivo de facilitar el cese temporal

de las actividades pesqueras en el marco de un plan de protección de los recursos acuáticos.

Artículo 7. *Distribución territorial de créditos.*

1. La distribución territorial de los créditos destinados a estas ayudas y consignados en los Presupuestos Generales del Estado a cargo del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación se realizará de acuerdo con el artículo 153 del texto refundido de la Ley General Presupuestaria, aprobado por el Real Decreto Legislativo 1091/1988, de 23 de septiembre, salvo lo derogado por la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria, y se acordarán en conferencia sectorial los criterios objetivos de distribución, así como la distribución resultante.

2. En la citada distribución se tendrá en cuenta la programación presupuestaria del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación para el conjunto del período, así como las propuestas de inversiones prioritarias de las comunidades autónomas para el ejercicio correspondiente.

A estos efectos, las comunidades autónomas remitirán sus propuestas al Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación antes del 30 de septiembre de cada año.

3. La transferencia de los créditos de los fondos del Instrumento financiero de orientación de la pesca (IFOP) a las comunidades autónomas para el pago de las ayudas a las inversiones que se deban realizar se efectuará en función de los libramientos efectuados por este fondo y de las necesidades de dichas Administraciones territoriales, previa su justificación documental.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

Quedan derogadas cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a lo previsto en este real decreto y, en particular, el capítulo XVI del Real Decreto 3448/2000, de 22 de diciembre, por el que se establece la normativa básica de las ayudas estructurales en el sector pesquero.

[. . .]

Disposición final segunda. *Aplicación de anexos.*

El anexo del Real Decreto 1048/2003, de 1 de agosto, de ordenación del sector pesquero y ayudas estructurales, será de aplicación para este real decreto.

Disposición final tercera. *Título competencial.*

Este real decreto se dicta al amparo de lo establecido en los artículos 149.1.13.ª y 19.ª de la Constitución, que atribuyen al Estado, respectivamente, competencia exclusiva en materia de bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica y pesca marítima, sin perjuicio de las competencias que en la ordenación del sector se atribuyan a las comunidades autónomas.

Disposición final cuarta. *Facultad de desarrollo.*

Se faculta al Ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, en el ámbito de su competencia, para dictar las normas necesarias para el cumplimiento y desarrollo de este real decreto.

Disposición final quinta. *Entrada en vigor.*

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

§ 68

Real Decreto 1149/2011, de 29 de julio, por el que se establece y regula el registro español de ayudas "de minimis" en el sector pesquero

Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino
«BOE» núm. 223, de 16 de septiembre de 2011
Última modificación: sin modificaciones
Referencia: BOE-A-2011-14783

El Reglamento (CE) n.º 875/2007 de la Comisión, de 24 de julio de 2007, relativo a la aplicación de los artículos 87 y 88 del Tratado de la CE a las ayudas «de minimis» en el sector pesquero y que modifica el Reglamento (CE) n.º 1860/2004, establece en su artículo 4 el régimen de control al que estas ayudas deben estar sometidas por los Estados miembros.

Entre estas obligaciones, se encuentra la de registrar y compilar la información relativa a la aplicación del reglamento comunitario, especialmente en lo referente al cumplimiento del límite del importe total de ayuda «de minimis» recibida por cualquier empresa y por el sector de la pesca.

El citado artículo 4 habilita a los Estados miembros a establecer un registro central de las ayudas «de minimis» que permita suplir determinadas obligaciones incluidas en dicho artículo.

Por otra parte, el artículo 3.4 del Reglamento 875/2007 de la Comisión, de 24 de julio de 2007, establece un límite máximo al importe acumulativo de ayudas concedidas por un Estado miembro durante cualquier período de tres ejercicios fiscales.

En consecuencia, se hace necesario incorporar a la legislación española los requerimientos exigidos en la normas comunitarias, siendo el principal objeto de este real decreto establecer y regular el Registro español de ayudas «de minimis» en el sector pesquero (REAMPesca). Este registro centralizado será gestionado a través del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, sin menoscabo de las competencias del resto de las Administraciones públicas en cuanto a la recopilación y custodia de la información exigida para el control de las ayudas «de minimis».

De acuerdo con la jurisprudencia del Tribunal Constitucional la creación de un registro único para todo el Estado conlleva el ejercicio de competencias normativas y de llevanza de registro para garantizar la centralización de todos los datos, a los estrictos efectos de información y publicidad y, a este fin, de fijar las directrices técnicas y de coordinación necesarias para garantizar dicha centralización.

En la elaboración de la presente norma han sido consultadas las comunidades autónomas, la Federación Española de Provincias y Municipios y las entidades representativas de los sectores afectados.

En su virtud, a propuesta de la Ministra de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, con la aprobación previa del entonces Vicepresidente Tercero del Gobierno y Ministro de Política

Territorial y Administración Pública, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 29 de julio de 2011,

DISPONGO:

Artículo 1. *Objeto y ámbito de aplicación.*

1. El presente real decreto tiene como objeto establecer y regular el Registro español de ayudas «de minimis», de acuerdo con lo previsto en el artículo 4 del Reglamento (CE) n.º 875/2007 de la Comisión, de 24 de julio de 2007, relativo a la aplicación de los artículos 87 y 88 del Tratado CE a las ayudas "de minimis" en el sector pesquero y que modifica el Reglamento (CE) n.º 1860/2004.

2. Se aplicará a las ayudas «de minimis» concedidas por cualquier organismo del sector público español en virtud del citado reglamento comunitario, así como de sus modificaciones o de cualquier otro reglamento que pueda sustituir al anterior.

Artículo 2. *Definiciones.*

A efectos del presente real decreto, se entenderá por:

a) Empresas del sector pesquero: Las empresas que se dediquen a la producción, transformación y comercialización de productos de la pesca y de la acuicultura.

b) Productos de la pesca y de la acuicultura: Los productos definidos en el artículo 1 del Reglamento (CE) n.º 104/2000 del Consejo de 17 de diciembre de 1999, por el que se establece la organización común de mercados en el sector de los productos de la pesca y de la acuicultura.

c) Transformación y comercialización: El conjunto de operaciones de manipulación, tratamiento, producción y distribución desde el momento del desembarque o cosecha hasta la fase de producto final.

d) Autoridad competente a efectos del presente real decreto: El órgano concedente de la ayuda.

Artículo 3. *Obligaciones de la autoridad competente.*

1. Las autoridades competentes registrarán y compilarán la información relativa a la aplicación del Reglamento 875/2007 de la Comisión, de 24 de julio de 2007. Tales registros deberán incluir toda la información a la que hace referencia el anexo del presente real decreto, así como aquella que la Comisión de la Unión Europea considere necesaria para demostrar que se han cumplido las condiciones establecidas en el citado reglamento comunitario. Los registros individuales relativos a las ayudas de minimis deberán mantenerse durante un período de diez ejercicios fiscales a partir de la fecha de concesión de la ayuda. Los registros relativos a los regímenes de ayuda «de minimis» deberán mantenerse durante un periodo de diez años a partir de la fecha de concesión en el marco del régimen de la última ayuda individual.

2. Antes de conceder la ayuda, la autoridad competente deberá contar con una declaración de la empresa beneficiaria, escrita o en soporte electrónico, en que se haga constar cualquier otra ayuda «de minimis» recibida durante los dos ejercicios fiscales anteriores y durante el ejercicio fiscal en curso. Esta obligación quedará sin efecto al finalizar el tercer ejercicio fiscal desde la entrada en vigor del presente real decreto.

3. A efectos del seguimiento del control del límite máximo del importe acumulativo establecido en el artículo 3.4 del Reglamento 875/2007 de la Comisión, de 24 de julio de 2007, las autoridades competentes facilitarán a la Secretaria General del Mar un resumen anual de los regimenes de ayudas «de minimis» o de las ayudas individuales concedidas al amparo del citado reglamento en el que conste la siguiente información:

a) Nombre del régimen de ayudas o de la ayuda individual.

b) Subsector pesquero al que va destinado (pesca extractiva, acuicultura, comercialización, transformación, otro –especificar–).

c) Breve descripción del régimen de ayudas o la ayuda individual.

d) Tipo de ayuda: subvención en efectivo, bonificación de interés, garantía, etc.

e) Número de ayudas concedidas.

f) Importe de las ayudas concedidas expresado como subvención en efectivo en términos brutos, es decir, antes de cualquier deducción de fiscalidad o de otra carga.

La citada información deberá remitirse a más tardar el 31 de enero del año siguiente al que haga referencia.

Artículo 4. *Registro español de «ayudas de minimis» en el sector pesquero (REAMPesca).*

1. Se crea el Registro español de «ayudas de minimis» en el sector pesquero (REAMPesca), adscrito a la Secretaria General del Mar del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, que incluirá los datos referidos en el anexo del presente real decreto.

2. El REAMPesca tendrá carácter público e informativo y se constituirá en una base de datos informatizada, cuya aplicación estará disponible a través de la página web del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino (www.marm.es).

3. Las autoridades competentes de las comunidades autónomas, así como de cualquier organismo del sector público que pudiera conceder ayudas «de minimis» en virtud del Reglamento 875/2007 de la Comisión, de 24 de julio de 2007, comunicarán a la Secretaria General del Mar los datos referidos en el citado anexo, mediante el registro de la información a través de la aplicación disponible en la citada página web. Las autoridades competentes deberán registrar esta información para cada solicitud de ayuda concedida, así como cuado se produzca cualquier modificación relativa dicha ayuda.

4. La información deberá ser registrada en el plazo máximo de un mes tras la resolución de concesión de ayuda. Igualmente, los cambios por modificación de la ayuda deberán registrarse en el plazo máximo de un mes desde la resolución de modificación de las condiciones de la ayuda.

Artículo 5. *Obligaciones de los solicitantes de ayudas.*

Las empresas que soliciten ayudas «de minimis» al amparo del Reglamento 875/2007, de la Comisión, de 24 de julio de 2007, estarán obligadas a facilitar la información a que hace referencia el artículo 3.3. En el caso de no facilitar dicha información no podrán optar a la concesión de la ayuda.

Artículo 6. *Confidencialidad de los datos.*

Se garantizará la confidencialidad de los datos, los cuales sólo podían ser utilizados para la finalidad concreta para la que han sido suministrados.

Disposición adicional única. *Recursos humanos y materiales.*

El funcionamiento del Registro español de ayudas «de minimis» en el sector pesquero será atendido con los medios personales y materiales existentes en el Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino a través de la Secretaria General del Mar y de las distintas Administraciones Públicas en el ámbito de sus respectivas funciones.

Disposición transitoria única. *Ayudas concedidas antes de la entrada en vigor de este real decreto.*

1. Las ayudas «de minimis» concedidas en el año fiscal en el que entre en vigor el presente real decreto y en los dos años inmediatamente anteriores, deberán ser dadas de alta en el REAMPesca por la autoridad competente en un plazo máximo de seis meses desde la entrada en vigor de este real decreto.

2. A efectos de garantizar el límite del importe acumulativo establecido en el artículo 3.4 del Reglamento 875/2007 de la Comisión, de 24 de julio de 2007, las Administraciones Públicas y demás organismos del sector público español remitirán a la Secretaria General del Mar, en un plazo máximo de cuatro meses desde la entrada en vigor del presente real decreto, la información resumida de todos los regímenes de ayudas «de minimis» o ayudas individuales otorgados a las empresas del sector pesquero desde el 1 de enero de 2005 hasta la entrada en vigor de este real decreto. La información a facilitar será la contemplada en el artículo 3.4.

Disposición final primera. *Facultad de desarrollo y modificación.*

1. Se faculta a la Ministra de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino para adoptar las disposiciones y medidas necesarias para el desarrollo y aplicación de lo dispuesto en este real decreto, y en particular para aprobar los protocolos de carácter técnico que aseguren la coordinación y el funcionamiento de la base de datos informatizada que servirá de soporte al REAMPesca en el conjunto del Estado.

2. Asimismo, se faculta a la Ministra de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino para modificar el anexo a fin de mejorar su funcionamiento o adaptarlo a la normativa comunitaria.

Disposición final segunda. *Título competencial.*

Este real decreto constituye legislación básica de ordenación de la actividad comercial y se dicta al amparo del artículo 149.1.13.ª de la Constitución.

Disposición final tercera. *Entrada en vigor.*

1. El presente real decreto entrará en vigor a los seis meses de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

2. El Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino dispondrá de seis meses desde la publicación de este real decreto para desarrollar el REAMPesca garantizando su plena operatividad ante las Administraciones Públicas del Estado.

ANEXO

Información del Registro español de ayudas «de minimis» en el sector pesquero

Esta información se debe cumplimentar para cada ayuda individual resuelta en el marco de un régimen de ayudas o ayudas individuales concedidas en virtud del Reglamento (CE) n.º 875/2007 de la Comisión, de 24 de julio de 2007.

1. Administración y Autoridad concedente de la ayuda.

1.1 Administración.

Administración General del Estado.

Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino.
Otro: ……..

Comunidad Autónoma o Ciudad Autónoma.
Diputación Provincial.
Cabildo Insular.
Otro.

1.2 Autoridad concedente.

2. Régimen y tipo de ayuda.

2.1 Régimen.

Régimen de ayudas.
Ayuda individual.

2.2 Tipo.

Subvención en efectivo.
Bonificación de intereses.
Garantías.
Otras.

3. Sector destinatario.

3.1 Pesca extractiva.
3.2 Acuicultura.

3.3 Comercialización.
3.4 Transformación.
3.5 Otro.

4. Marco jurídico (Rango de la norma, título, fecha y lugar y fecha de publicación).

4.1 Bases de la ayuda.
4.2 Convocatoria de la ayuda.
4.3 Resolución.
4.4 Fecha de la resolución.
4.5 Modificaciones de la resolución.
4.6 Fecha de las modificaciones.

5. Datos identificativos del solicitante.

5.1 NIF/CIF.
5.2 Apellidos, nombre/razón social.

6. Identificación del buque o buques del armador solicitante (únicamente en el caso de una ayuda concedida a una empresa del subsector de la pesca extractiva y vinculada a la actividad del buque).

6.1 Código del buque.
6.2 Nombre del buque.
6.3 Matrícula y folio.

7. Importe de la ayuda (expresado como subvención en efectivo en términos brutos).

7.1 Cuantía.
7.2 Cuantía modificada.

8. Descripción de la ayuda (breve descripción de la finalidad de la ayuda. Máximo tres líneas).

§ 69

Real Decreto 1173/2015, de 29 de diciembre, de desarrollo del Fondo Europeo Marítimo y de Pesca en lo relativo a las ayudas a la paralización definitiva y temporal de la actividad pesquera

Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente
«BOE» núm. 312, de 30 de diciembre de 2015
Última modificación: 27 de diciembre de 2023
Referencia: BOE-A-2015-14283

I

La Política Pesquera Común tiene como uno de sus objetivos esenciales potenciar una flota profesional, económicamente rentable que garantice una explotación sostenible de los recursos biológicos marinos, de manera que permita un aprovechamiento óptimo sin poner en riesgo el equilibrio biológico de las poblaciones explotadas y la integridad del medio físico. En este sentido, el Reglamento (UE) N.º 1380/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, sobre Política Pesquera Común, establece el nuevo marco de gestión de la capacidad de la flota al que deberán adaptarse las ayudas que puedan otorgarse para la paralización temporal y definitiva, de la actividad pesquera.

Como uno de los pilares de la nueva Política Pesquera, en el Reglamento (UE) N.º 508/2014, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de mayo de 2014, relativo al Fondo Europeo Marítimo y de Pesca (FEMP), se establecen las medidas financieras de la Unión para la aplicación de la Política Pesquera Común, de las medidas relativas al Derecho del Mar, del desarrollo sostenible de las zonas pesqueras y acuícolas y de la pesca interior, así como de la Política Marítima Integrada y, concretamente, en sus artículos 33 y 34 establece las ayudas a la paralización, definitiva y temporal, de la actividad pesquera.

La promulgación de este Reglamento deroga la regulación anterior para estas mismas actuaciones y, en concreto, el Reglamento (CE) N.º 1198/2006 del Consejo, relativo al Fondo Europeo de la Pesca. Consecuentemente, la legislación nacional de desarrollo del Fondo Europeo de la Pesca contenida en el Real Decreto 1549/2009, de 9 de octubre, sobre ordenación del sector pesquero y adaptación al Fondo Europeo de Pesca, que incluía la regulación aplicable a las ayudas a la paralización, temporal y definitiva de la actividad pesquera, quedará sin efectos a partir del 31 de diciembre de 2015, fecha en la que, asimismo, quedará totalmente sin efectos el Reglamento (UE) N.º 1198/2006, tal como se establece en el artículo 129.2 del Reglamento (UE) N.º 508/2014, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de mayo de 2014.

Con el fin de adaptar la regulación nacional a los citados Reglamentos, se hace necesario establecer un nuevo marco normativo en materia de gestión de las ayudas a la paralización de la actividad pesquera mediante el presente real decreto, que desarrolla el Reglamento (UE) N.º 508/2014, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de mayo de 2014, adaptándolo a las circunstancias concretas de la flota española y teniendo en

consideración, especialmente, la distribución competencial existente en España en materia de pesca marítima y ordenación del sector pesquero.

Así, en la Sentencia del Tribunal Constitucional 166/2013, de 7 de octubre, se destaca que 'por pesca marítima hay que entender la regulación de la actividad extractiva. De manera más detallada, la pesca marítima incluye la normativa referente a los recursos y las zonas donde puede pescarse (fondos, caladeros, distancias, cupos), a los períodos en que puede pescarse (vedas, horas) y a la forma y medios de realización de la actividad extractiva en el mar (artes, medios de pesca). Del mismo modo, como presupuesto de la señalada actividad extractiva, la pesca marítima incluye también el régimen de protección, conservación y mejora de los recursos pesqueros'. Por lo tanto, es competente el Estado para regular la materia que nos ocupa.

Tras la entrada en vigor del presente real decreto, el régimen de ordenación del sector pesquero y adaptación al Fondo Europeo de la Pesca, quedará integrado en lo referente a normas generales, construcción de la flota, modernizaciones a bordo de los buques pesqueros y selectividad y Censo de la Flota Pesquera Operativa, por los capítulos I a III y IX del Real Decreto 1549/2009, de 9 de octubre, y en cuanto a ajuste de los esfuerzos pesqueros, pesca costera artesanal, proyectos piloto, acciones colectivas y medidas socioeconómicas por lo establecido en el presente real decreto, que sustituye a lo establecido en los capítulos IV a VIII del citado Real Decreto 1549/2009.

II

Las ayudas a la paralización definitiva de la actividad pesquera tienen como finalidad, única y exclusiva, facilitar el ajuste de la capacidad de pesca de la flota a sus posibilidades reales, con el objetivo de lograr un equilibrio estable y duradero entre ambos, tal como establece el Reglamento (UE) N.º 1380/2013, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013. La situación de equilibrio entre la capacidad y las posibilidades de pesca debe evaluarse anualmente bajo el principio de un enfoque común en toda la Unión; dicho enfoque se garantiza por la Comisión mediante el establecimiento de unas orientaciones comunes que incluyen parámetros técnicos, sociales, económicos y biológicos.

Esta evaluación se materializa mediante el informe anual sobre equilibrio de la flota que debe remitirse a la Comisión con el análisis de la situación de la flota nacional y la identificación de los segmentos con exceso de capacidad estructural. El elemento principal del enfoque común está constituido por la asignación de la flota a supra regiones de pesca; en relación a la flota española, ésta se debe ubicar en tres supra regiones: Atlántico Norte, Mediterráneo y Otras Regiones. En cada una de estas regiones, la flota se clasifica según el arte de pesca utilizado habitualmente y la eslora del buque. Si la evaluación realizada demuestra que la capacidad pesquera y las posibilidades de pesca no mantienen un equilibrio efectivo, debe elaborarse un plan de acción nacional, único para la flota con exceso de capacidad, en el que se establezcan los objetivos de ajuste, los medios para lograr el equilibrio y los plazos precisos para la aplicación del plan.

El Reglamento (UE) N.º 508/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de mayo de 2014, establece en su artículo 34 que podrán darse ayudas a medidas destinadas a la paralización definitiva de la actividad pesquera, siempre y cuando estén previstas como un instrumento del referido plan de acción para aquellos segmentos de flota que no estén equilibrados de manera efectiva con las posibilidades de pesca de dicho segmento.

En este ámbito regulatorio, la paralización definitiva y las ayudas pertinentes se centran en la modalidad de pesca del buque y en su eslora para cada una de las tres supra regiones. Debe, por lo tanto, garantizarse que a la finalización del plan de acción cada segmento de flota identificado haya recuperado su situación de equilibrio.

El enfoque no permite desagregar los segmentos de flota en unidades geográficas inferiores, ya que ello carece de significado para alcanzar los objetivos de equilibrio perseguidos por este enfoque común. Esto implica que la gestión de estas paralizaciones definitivas y de las ayudas que puedan otorgarse para dicho fin, deben gestionarse con un enfoque igualmente global. En este sentido, el enfoque previsto por la Unión Europea impide territorializar las ayudas de forma efectiva, al carecer el puerto base del buque de relevancia para alcanzar los fines perseguidos. Igualmente, en aplicación del principio de buena gestión financiera, las ayudas deben darse únicamente al número de barcos necesario para alcanzar

el equilibrio; no es aceptable invertir los fondos del FEMP sin que pueda garantizarse que se han paralizado definitivamente el número mínimo de barcos que aseguren el equilibrio pero, igualmente, no es posible admitir que se otorguen ayudas para paralizar un mayor número que el necesario.

Atendiendo a estos principios, la Conferencia Sectorial de Pesca de 4 de diciembre de 2014 adoptó el acuerdo de establecer un modelo de gestión de las ayudas único para todo el Estado, recayendo dicha gestión en la Secretaría General de Pesca del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente. Los buques objeto de paralización definitiva se consensuarán con las comunidades autónomas afectadas en cada convocatoria de ayudas que se publique.

No obstante, se exceptúan de la gestión centralizada las flotas que pesquen exclusivamente en aguas interiores y las dedicadas al marisqueo a flote o desde embarcación, cuyas ayudas a la paralización definitiva serán gestionadas por las comunidades autónomas. Igualmente, se exceptúa la flota radicada en puertos base de la Comunidad Autónoma del País Vasco que, por su propio sistema de financiación, no pueden percibir financiación adicional del Estado para esta flota, y con carácter de excepción, se establece un sistema de acuerdo previo, mediante informe vinculante del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, que asegura que las ayudas gestionadas por las comunidades autónomas contribuyen a la consecución de los objetivos del plan nacional.

Debe garantizarse que estas ayudas se destinan a los propietarios y a los pescadores de aquellos buques activos que hayan ejercido una actividad pesquera como mínimo 90 días al año en el mar, durante los dos años anteriores a la solicitud de la ayuda.

Se establece, igualmente, el requisito de edad mínima del buque, de diez años, para poder beneficiarse de la ayuda por paralización definitiva, con el fin de evitar el abandono de la actividad de los buques más modernos de la flota, lo que conllevaría a un envejecimiento de la misma, con consecuencias sobre la seguridad e ineficiencia de las unidades que permanecieran que deben evitarse.

Es necesario regular las condiciones generales de la ayuda que garanticen que los barcos se han retirado definitivamente de la actividad, y asegurar que la ayuda recibida no se emplea para la construcción de nuevos buques.

Por otra parte, de acuerdo con los principios de economía, eficiencia y eficacia en la gestión financiera, se regulan las posibilidades de pesca de aquellos buques que accedan a las ayudas a la paralización definitiva de la actividad de pesca y tuvieran reconocida la capacidad de transferir definitivamente dichas posibilidades de pesca. En el caso de que les sea concedida la ayuda por paralización definitiva, el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, a través de la Secretaría General de Pesca, distribuirá conforme a los artículos 27 y 29 de la Ley 3/2001, de 26 de marzo, de Pesca Marítima del Estado, la totalidad de sus posibilidades de pesca. Los buques siniestrados sólo recibirán ayudas si el siniestro se produce después de la notificación de la concesión de la ayuda y el buque estuviera destinado al desguace.

La paralización definitiva se materializará mediante el desguace del buque, y excepcionalmente mediante el acondicionamiento del mismo para actividad distinta de la pesca comercial o, en el caso de buques tradicionales de madera, para su instalación en tierra como bien patrimonial.

El real decreto regula los gastos que podrán considerarse subvencionables, así como los baremos aplicables y el método de cálculo de la ayuda. El importe de la ayuda destinada a los titulares de la propiedad estará constituido por la aplicación del baremo calculado para la paralización más los costes reales incurridos en el desguace, en su caso. De este importe se descontarán, prorrateándose, las ayudas percibidas en determinados supuestos con anterioridad por el buque, así como el importe recibido del aseguramiento del buque, en caso de siniestro. La base de cálculo de los baremos y coeficientes correctores se obtiene de las estadísticas pesqueras oficiales del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.

El importe de la ayuda destinada a pescadores consistirá en una compensación cuya cuantía se determinará conforme a lo dispuesto en cada orden reguladora de las ayudas.

Por último se regula el procedimiento para la tramitación de las solicitudes gestionadas por la Administración General del Estado y la participación de las comunidades autónomas en el proceso de selección de los buques que vayan a ser beneficiarios de la ayuda.

III

Por otro lado, las ayudas a la paralización temporal de la actividad pesquera se enmarcan dentro de las medidas de fomento de la competitividad y la viabilidad de las empresas del sector de la pesca contempladas en el mencionado Reglamento del Fondo Europeo Marítimo y de Pesca. La inclusión de estas ayudas en el ámbito de la competitividad y viabilidad de las empresas del sector pesquero supone un cambio substancial en cuanto al concepto que de estas ayudas han tenido los anteriores reglamentos de ayudas al sector pesquero, tanto el Fondo Europeo de Pesca como el Instrumento Financiero de Orientación de la Pesca. A partir de la entrada en vigor del marco regulado en el Fondo Europeo Marítimo y de Pesca, dejan de ser una medida directa de apoyo a la gestión del esfuerzo pesquero o de la capacidad de pesca para convertirse en actuaciones destinadas a garantizar la viabilidad del sector cuando las empresas pesqueras deban acometer la paralización temporal de su actividad pesquera.

Los supuestos en los que podrán darse ayudas vinculadas a la paralización temporal de la actividad pesquera se reducen de forma significativa y sólo podrán otorgarse estas ayudas cuando se apliquen medidas de emergencia a iniciativa de la Comisión o de España, en aplicación de los artículos 12 y 13, respectivamente, del Reglamento (UE) N.º 1380/2013, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013; medidas de conservación previstas en el artículo 7 de dicho reglamento, incluidos los periodos de descanso biológico; cuando esté previsto en un plan de gestión adoptado conforme al Reglamento (CE) N.º 1967/2006, relativo a las medidas de gestión para la explotación sostenible de los recursos pesqueros en el mar Mediterráneo o en un plan plurianual adoptado conforme a los artículos 9 y 10 del Reglamento (UE) N.º 1380/2013, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, y, finalmente, en el caso de que no se renueve un acuerdo de colaboración de pesca sostenible o no se renueven sus protocolos.

El concepto de estas ayudas hace necesario un modelo de gestión diferente del previsto para las ayudas a la paralización definitiva de la actividad pesquera; dicho modelo se adoptó mediante acuerdo de Conferencia Sectorial de 4 de diciembre de 2014. La gestión de las ayudas recaerá en la Secretaría General de Pesca cuando estén originadas por la no renovación de un acuerdo de colaboración de pesca con un tercer país o sus protocolos o cuando se adopten medidas de emergencia por la Comisión o de ámbito nacional, siempre que afecten a más de una comunidad autónoma. En el resto de los supuestos, la gestión competerá a las comunidades autónomas en cuyos puertos radiquen los buques afectados por la paralización temporal, aunque se prevé que la Secretaría General de Pesca pueda gestionar aquellas otras ayudas que de forma puntual se acuerden en Conferencia Sectorial.

El otro elemento básico de este modelo de gestión acordado en la citada Conferencia Sectorial se refiere al principio de no discriminación, en cuanto a los baremos de ayuda aplicables y a la duración de la misma, entre los buques de distintos puertos afectados por una misma parada temporal. Con dicho fin, la Conferencia Sectorial acordará, anualmente, las paradas que vayan a ser objeto de ayuda, oídos los grupos de trabajo por caladeros que están constituidos en la Secretaría General de Pesca.

La financiación de estas paradas correrá a cargo del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente. Anualmente, la Conferencia Sectorial acordará la distribución de los fondos entre las comunidades autónomas en función de las paradas temporales que, previamente, se haya acordado subvencionar.

Se exceptúan del modelo anterior, las ayudas destinadas a las flotas que faenen exclusivamente en aguas interiores o las que ejerzan, exclusivamente, la actividad de marisqueo a flote o desde embarcación que serán gestionadas y financiadas por las comunidades autónomas, así como las ayudas destinadas a buques con puerto base en la Comunidad Autónoma del País Vasco, que serán gestionadas y financiadas por dicha administración.

Las ayudas estarán destinadas tanto a los armadores de los buques de pesca afectados por la parada, como a los pescadores enrolados en dichos barcos. El importe de la ayuda a

los primeros se calculará con base en un baremo establecido en función de tramos de arqueo bruto (GT) multiplicado por el número de arqueo bruto (GT) del buque objeto de la ayuda y por el número de días de la parada, mientras que el importe para el caso de pescadores se obtendrá de multiplicar un importe máximo de 45 euros por el número de días de parada.

Estas ayudas se otorgarán en régimen de concurrencia competitiva, estableciendo el real decreto los criterios mínimos de evaluación, únicamente de aplicación a los buques pesqueros, que deberán incluirse en las bases y convocatorias de dichas ayudas. Los criterios se fundamentan en la actividad pesquera del buque en la pesquería objeto de la ayuda, en su inclusión en un plan de acción relativo al equilibrio de la flota, así como en la dependencia del buque de la captura de una especie biológica determinada, cuando la parada haya sido adoptada con el objetivo de regular el esfuerzo pesquero para una especie concreta que se encuentre en situación de sobreexplotación o de riesgo.

Como condiciones generales para obtener la ayuda, durante el periodo de parada temporal todas las actividades de pesca realizadas por el buque o los pescadores afectados deberán suspenderse de hecho, estableciéndose la duración máxima de las ayudas por esta materia en seis meses durante todo el periodo de programación 2014-2020. Por otra parte, los buques objeto de la ayuda deberán haber llevado a cabo una actividad pesquera de, al menos, 120 días en el mar, durante los dos años anteriores a la fecha de solicitar la ayuda e, igualmente, los pescadores deberán haber trabajado en el mar al menos 120 días durante igual periodo de tiempo a bordo del buque afectado por la paralización temporal.

Finalmente, se establecen los requisitos exigibles a los solicitantes de las ayudas, tanto los que hacen referencia al buque como los específicos para los pescadores. Entre estos requisitos, cabe hacer mención expresa a la exigencia de que el buque objeto de la ayuda permanezca inactivo y en puerto durante todo el periodo subvencionable de la parada temporal, así como la obligación, por parte del armador del buque, de haber presentado ante las autoridades laborales la correspondiente comunicación de inicio del procedimiento de suspensión de los contratos.

En la elaboración de este real decreto se ha consultado a las comunidades autónomas y al sector pesquero.

En su virtud, a propuesta de la Ministra de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, 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 29 de diciembre de 2015,

DISPONGO:

CAPÍTULO I

Normas generales

Artículo 1. *Objeto.*

Mediante este real decreto se establecen las normas básicas aplicables en materia de gestión de las ayudas a la paralización definitiva y temporal de la actividad pesquera, conforme a lo establecido en la Ley 3/2001, de 26 de marzo, de Pesca Marítima del Estado, y el Reglamento (UE) N.º 508/2014, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de mayo de 2014, relativo al Fondo Europeo Marítimo y de Pesca (FEMP) y por el que se derogan los Reglamentos (CE) N.º 2328/2003, (CE) N.º 861/2006, (CE) N.º 1198/2006 y (CE) N.º 791/2007 del Consejo, y el Reglamento (UE) N.º 1255/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo.

Artículo 2. *Causas de inadmisibilidad de solicitudes.*

1. No podrán optar a la ayuda del FEMP por paralización definitiva o temporal quienes se encuentren en alguno de los supuestos establecidos en el artículo 10 del Reglamento (UE) N.º 508/2014, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de mayo de 2014, y durante el periodo de tiempo previsto en aplicación del mismo.

En este sentido, no podrán obtener ayuda quienes hubieran sido sancionados con la imposibilidad de obtención de préstamos, subvenciones o ayudas públicas, de acuerdo con lo previsto en el título V de la Ley 3/2001, de 26 de marzo, y, en su caso, por la normativa de las comunidades autónomas.

2. Igualmente, no podrán acceder a ayudas quienes se encuentren incursos en alguna de las prohibiciones para tener la consideración de beneficiario previstas en el artículo 13 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones.

Artículo 3. *Intensidad de la ayuda.*

La intensidad de la ayuda dirigida a la paralización de la actividad pesquera se ajustará a lo dispuesto en el artículo 95 del Reglamento (UE) N.º 508/2014, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de mayo de 2014, siendo la contribución del Fondo Europeo Marítimo y de Pesca del 50% del importe total de la ayuda calculado según se establece en el presente real decreto, correspondiendo el otro 50% a la contribución nacional, de acuerdo con lo establecido en el artículo 94.3 del citado Reglamento.

CAPÍTULO II

Paralización definitiva de la actividad pesquera

Artículo 4. *Ayuda a la paralización definitiva de la actividad pesquera.*

Se podrá otorgar ayuda a la paralización definitiva de la actividad pesquera cuando dicha paralización esté prevista como un instrumento del plan de acción regulado en el artículo 22.4 del Reglamento (UE) N.º 1380/2013, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, indicando que el segmento de flota no está equilibrado de manera efectiva con las posibilidades de pesca disponibles para dicho segmento y cumpla con las previsiones establecidas en el Reglamento (UE) N.º 508/2014, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de mayo de 2014, y, en especial, con lo regulado en su artículo 34.

La ayuda prevista en el presente capítulo podrá concederse hasta el 31 de diciembre de 2017 en el marco del Fondo Europeo Marítimo y de Pesca, salvo que el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación adopte medidas de paralización definitiva, en aplicación de la normativa europea, para alcanzar los objetivos del plan plurianual de conservación y explotación sostenible de las especies demersales en el Mediterráneo occidental, establecido por el Reglamento (UE) 2019/1022 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2019.

Artículo 5. *Beneficiarios.*

Podrán ser beneficiarios de ayuda a la paralización definitiva de la actividad pesquera:

a) Los propietarios de buques pesqueros de diez o más años de edad, que estén registrados como activos y que hayan llevado a cabo una actividad pesquera de al menos 90 días al año en el mar, durante los dos años anteriores a la fecha de presentación de la solicitud.

b) Los pescadores que hayan trabajado en el mar al menos durante 90 días al año durante los dos años anteriores a la fecha de presentación de la solicitud de ayuda a bordo de un buque pesquero de la Unión afectado por la paralización definitiva.

Artículo 6. *Condiciones generales.*

1. La paralización definitiva se materializará mediante el desguace del buque.

2. Como excepción a lo previsto en el apartado anterior, podrán concederse ayudas a la paralización definitiva sin que exista desguace, siempre que los buques sean acondicionados para actividades distintas de la pesca comercial. Además, y con el fin de conservar el patrimonio marítimo, en el caso de buques tradicionales de madera, se podrán conceder ayudas siempre que dichos buques se mantengan en tierra como bien patrimonial.

3. Los 90 días al año en el mar de actividad pesquera exigidos en el artículo anterior, deberán haberse realizado en la modalidad y caladero que se especifique en cada orden de convocatoria.

4. Los buques siniestrados no podrán ser objeto de ayuda a la paralización definitiva, excepto en aquellos casos en los que el siniestro se haya producido con posterioridad a la fecha de notificación de la resolución de concesión de la ayuda por paralización definitiva mediante el desguace.

5. Desde la fecha en la que se notifique resolución definitiva favorable de concesión de la ayuda, se suspenderá totalmente la actividad pesquera, pasando el buque a situación de baja provisional y anulándose en ese momento las licencias y autorizaciones o permisos temporales (PTP) de pesca que tuviera vigentes. El armador o propietario del buque, bien directamente o a través del capitán o patrón del mismo, o del consignatario o persona autorizada legalmente, deberá comunicar inmediatamente a la Capitanía marítima del puerto correspondiente, la suspensión de la actividad pesquera. La situación de baja provisional pasará a definitiva en el momento en que se materialice el desguace y se haya dado de baja en el Registro de Buques y Empresas Navieras de acuerdo con el artículo 62.3 de la Ley 3/2001, de 26 de marzo. En el caso de buques que se acojan a la paralización definitiva mediante el acondicionamiento para actividades distintas de la pesca comercial, la situación pasará a baja definitiva en el momento en que se produzca el cambio de lista desde la tercera a cualquier lista, diferente de la cuarta del Registro de Buques y Empresas Navieras.

En cualquier caso, la situación de baja definitiva será previa al pago de la ayuda.

6. Desde el momento de la notificación de la resolución definitiva de concesión de la ayuda, la Secretaría General de Pesca del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, tal como se establece en los artículos 27 y 29 de la Ley 3/2001, de 26 de marzo, distribuirá la totalidad de las posibilidades de pesca, susceptibles de ser transferidas de forma definitiva, de los buques beneficiarios de ayuda por paralización definitiva de su actividad pesquera.

En este sentido, se entiende por la totalidad de las posibilidades de pesca las que tuviera asignadas originalmente el buque. Esta reversión tendrá carácter definitivo cuando la resolución de concesión de la ayuda sea firme. En caso contrario, retornarán al solicitante.

Las posibilidades de pesca se distribuirán, conforme se establezca en las normas que regulen las pesquerías concernidas.

7. Los propietarios de los buques pesqueros beneficiarios de estas ayudas tendrán prohibido registrar un buque pesquero en la lista tercera del Registro de Buques y Empresas Navieras o en cualquier otro registro de pabellón comunitario o extracomunitario en los cinco años siguientes a la fecha de recepción de la ayuda.

En el caso de que la titularidad de la propiedad de los buques beneficiarios de las ayudas recaiga en personas físicas, esta restricción se extenderá a su participación en personas jurídicas que vayan a registrar otros buques. En el caso de que el propietario del buque sea en una persona jurídica, la restricción afectará a sus partícipes, que no podrán registrar un buque ni participar en una sociedad que vaya a registrarlo.

Artículo 7. *Requisitos exigibles a los solicitantes de las ayudas.*

1. Para la obtención de la ayuda destinada a los propietarios, se deberán reunir los siguientes requisitos:

a) Que el buque pertenezca a la tercera lista del Registro de Buques y Empresas navieras.

b) Que el buque esté en situación de alta en el Registro General de Flota Pesquera.

c) Estar en posesión de la licencia de pesca y de las autorizaciones para las modalidades y caladeros señalados en cada convocatoria.

d) Estar al corriente de sus obligaciones fiscales y con la Seguridad Social.

2. Para la obtención de la ayuda, los pescadores enrolados en un buque de pesca afectado por la paralización definitiva deberán reunir los siguientes requisitos:

a) Figurar enrolados a bordo de alguno de los buques pesqueros españoles afectados por la paralización definitiva de la actividad pesquera.

b) Acreditar un periodo de cotización en el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar de, al menos, un año a lo largo de su vida laboral.

c) Estar al corriente en el pago de sus obligaciones fiscales.

3. Los anteriores requisitos podrán complementarse con aquéllos que específicamente se establezcan en las correspondientes órdenes de bases.

Artículo 8. *Importe de las ayudas por paralización definitiva destinadas a los propietarios de los buques pesqueros.*

1. La ayuda estará constituida por el importe resultante de aplicar el baremo, más en su caso, los gastos subvencionables.

2. Ayudas materializadas mediante el desguace del buque. Baremos y cálculo del importe de las ayudas.

a) Atendiendo a las características del buque, los baremos para las ayudas se establecen en el anexo I del presente real decreto.

A los efectos de estas ayudas, la modalidad censal del buque será la que figure en el Registro General de la Flota Pesquera en la fecha de terminación del plazo de presentación de las solicitudes de ayudas, que deberá ser la misma que la que figuraba en el Registro General de la Flota Pesquera a la entrada en vigor del presente real decreto.

b) La cuantía correspondiente a cada buque por la aplicación del baremo se calculará multiplicando el baremo correspondiente por el número de arqueo bruto (GT) del buque objeto de la paralización.

El número de arqueo bruto (GT) será el que figura en la hoja de asiento del barco a efectos pesqueros.

Para el cálculo de las ayudas, no se computarán los incrementos de arqueo bruto (GT) consecuencia de las obras de modernización sobre cubierta realizadas según lo establecido en los artículos 9 y 10 del Reglamento (CE) n.º 1013/2010 de la Comisión, de 10 de noviembre de 2010, por el que se establecen las normas de aplicación de la política de flotas pesqueras de la Unión definida en el capítulo III del Reglamento (CE) n.º 2371/2002 del Consejo, en los cinco años anteriores desde la fecha de terminación del plazo de presentación de las solicitudes de ayudas.

c) Para los buques menores de 18 metros de eslora, el baremo se incrementará sumando un coeficiente corrector obtenido del valor medio de los ingresos percibidos por actividad pesquera en el periodo 2011-2013, tal como se establece en el citado anexo I del presente real decreto. Dicho coeficiente será el 50% de los ingresos medios para los buques de hasta 12 metros de eslora y del 20% para los mayores de 12 y de hasta 18 metros.

d) El coste del desguace podrá ser considerado subvencionable en la cuantía, porcentaje y condiciones que se establezcan en las bases.

e) Los beneficiarios de la ayuda podrán disponer libremente de los equipos, artes y aparejos del barco.

f) Se minorará de la ayuda el importe obtenido por la venta de las piezas del casco del barco como chatarra, cuando los beneficios de esta venta recaigan sobre el titular de la propiedad del buque.

g) En el caso establecido en el artículo 6.4, se descontará del importe de la ayuda la cantidad percibida por el aseguramiento del casco del buque, procedente de entidades aseguradoras en caso de siniestro de buques.

3. Ayudas por paralización definitiva mediante el acondicionamiento del buque para actividades distintas de la pesca comercial. El baremo y cálculo de la ayuda se realizarán teniendo en cuenta lo siguiente:

a) Los baremos para las ayudas se obtendrán del valor histórico del buque para cada segmento de flota de una modalidad de pesca tal como se establece en el anexo II del presente real decreto.

b) La cuantía correspondiente a cada buque por la aplicación del baremo se calculará multiplicando el baremo correspondiente por el número de arqueo bruto (GT) del buque objeto de la paralización.

4. En los supuestos establecidos en los apartados 2 y 3 se descontará del importe obtenido aplicando el método establecido en los mismos, según el criterio de *prorrata temporis*, el importe de las ayudas percibidas por el buque en concepto de paralización temporal, ayuda a los jóvenes pescadores para la adquisición de su primer barco de pesca conforme a lo establecido en el artículo 31.2 del Reglamento (UE) N.º 508/2014, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de mayo de 2014, e inversiones a bordo o en equipamiento del buque percibidas durante los cinco años anteriores a la solicitud de la ayuda por paralización definitiva.

Igualmente se descontarán *prorrata temporis*, las ayudas percibidas por construcción, proyecto piloto o exportación, durante los doce años anteriores a la fecha de solicitud de la ayuda.

Artículo 9. *Importe de las ayudas por paralización definitiva destinadas a pescadores.*

1. Los pescadores afectados por la paralización definitiva paralizarán de hecho todas sus actividades de pesca, debiendo los beneficiarios proporcionar la prueba de la paralización efectiva de las actividades de pesca a la autoridad competente.

2. La ayuda consistirá en una compensación para aquellos pescadores que hayan trabajado a bordo de un buque afectado por la paralización definitiva y su cuantía individual se determinará conforme a lo dispuesto en cada orden de bases sin que en ningún caso pueda superar por beneficiario individual el doble del salario mínimo interprofesional fijado en cada momento, en cómputo anual.

3. La compensación se reembolsará *prorrata temporis* cuando un pescador beneficiario de la ayuda reanude su actividad pesquera dentro de un periodo inferior a dos años a partir de la fecha de presentación de la solicitud de ayuda.

Artículo 10. *Verificación y justificación de las condiciones por parte de los beneficiarios.*

1. Los días de actividad en el mar a los que hace referencia el artículo 34.2 del Reglamento (UE) N.º 508/2014, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de mayo de 2014, se verificarán de oficio mediante los dispositivos de localización de buques vía satélite (VMS). En el caso de los buques que no tuviesen la obligación de llevar instalados a bordo dichos dispositivos se verificarán por diarios electrónicos de a bordo (DEA).

En el caso de tratarse de buques que no tuviesen la obligación de llevar instalados a bordo los dispositivos anteriores, los días de actividad se verificarán por el diario de pesca.

Para el resto de buques que no tengan obligación de llevar instalado a bordo los citados dispositivos o de cumplimentar los diarios de pesca, la actividad se verificará por las notas de venta, siempre y cuando pueda garantizarse la concordancia entre día de nota de venta y día de desembarque o captura, así como por cualquier otro dispositivo, documento o medio que permita verificar fehacientemente los días de actividad en el mar.

2. Tendrán la consideración de buques activos aquéllos que estén en situación de alta, provisional o definitiva, en el Registro General de la Flota Pesquera y que hayan ejercido la actividad pesquera durante el año anterior al de la solicitud de la ayuda, computándose los 365 días inmediatamente anteriores o 366 si el anterior es bisiesto.

3. La propiedad del buque se acreditará mediante certificación actualizada del Registro Mercantil en el que conste la propiedad del buque y la ausencia de cargas y gravámenes sobre el mismo.

4. En el caso de desguace, los beneficiarios deberán probar ante la autoridad competente en la gestión de las ayudas que se ha materializado el desguace a través de los siguientes documentos:

a) Declaración del titular de la propiedad del buque sobre el destino que se va a dar a las piezas desguazadas del casco del buque.

b) Escritura pública del contrato de desguace con el astillero en el que figure desglosado el coste real del desguace. Asimismo, se incluirá, en su caso, el importe pactado por el valor como chatarra del casco del barco así como otros materiales del buque (equipos, artes y aparejos) que vayan a ser vendidos por el astillero. La no presentación del contrato suscrito con el astillero dará lugar a la pérdida del derecho al cobro de la subvención.

c) Reportaje gráfico en el que conste día y hora, figuren todas las fases del desguace y se identifique adecuadamente el buque. La no presentación de estas pruebas dará lugar a la pérdida del derecho al cobro de la subvención.

d) En el supuesto de venta por el propietario de las piezas desguazadas como chatarra, facturas de venta y los correspondientes documentos de pago. En el caso de que vayan a ser retenidas, se podrá probar a través de la factura de compra o, en su defecto, mediante su valoración pericial. Estos documentos deberán presentarse con carácter previo a la solicitud de pago de la ayuda por el beneficiario.

e) En el caso de que el barco objeto de la ayuda haya sido declarado siniestrado entre la fecha de resolución de la concesión de la ayuda y la fecha prevista de desguace, el propietario deberá presentar en su caso, la documentación justificativa de la cantidad percibida por el aseguramiento del casco del buque, que será minorada de la ayuda concedida.

5. En el caso de acondicionamiento para actividades distintas de la pesca comercial, las personas beneficiarias deberán probar ante la autoridad competente en la gestión de las ayudas la paralización definitiva de las actividades pesqueras a través de los siguientes documentos:

a) Memoria descriptiva de la actividad a la que va a ser destinado el buque pesquero y, en su caso, memoria técnica y proyecto de negocio.

b) Baja de la tercera lista del registro de buques y, en su caso, alta en una lista distinta de la cuarta.

c) Documentos acreditativos de las autorizaciones, licencias y permisos necesarios para ejercer la nueva actividad o, en caso de no disponer de los mismos, solicitudes de dichas autorizaciones, licencias y permisos que, en cualquier caso, deberán presentarse una vez obtenidos.

d) Documentación gráfica de las distintas fases de reforma del buque y del equipamiento adquirido para ejercer la nueva actividad.

6. En todo caso, los documentos acreditativos de la paralización definitiva descritos podrán complementarse con cualesquiera otros que se estimen convenientes y que vendrán establecidos en las correspondientes órdenes de bases.

Artículo 11. *Tramitación de las ayudas.*

1. Las solicitudes de ayuda se dirigirán a la Dirección General de Ordenación Pesquera de la Secretaría General de Pesca.

2. La Dirección General de Ordenación Pesquera remitirá a las comunidades autónomas la relación con las solicitudes de ayuda presentadas en cada convocatoria para que, en el plazo de diez días, emitan informe sobre las mismas. En caso de no recibirse respuesta en tal plazo se podrán proseguir las actuaciones.

3. No obstante, cuando la paralización definitiva sea de la flota cuya actividad exclusiva sea el marisqueo a flote o a bordo de embarcación y la que faena exclusivamente en aguas interiores de las comunidades autónomas, así como la referida a los buques con puerto base en la comunidad autónoma del País Vasco, las ayudas serán gestionadas por las comunidades autónomas respectivas.

4. En relación con la flota con puerto base en el País Vasco, esta comunidad autónoma remitirá a la Secretaría General de Pesca la relación de solicitudes de ayuda de cada convocatoria, que serán examinadas e informadas en relación a su adecuación al plan de acción. Dicho informe tendrá carácter vinculante.

No será necesaria la remisión a la Secretaría General de Pesca de la relación de solicitudes para su examen e informe en el caso de la flota cuya actividad exclusiva sea el marisqueo a flote o a bordo de embarcación y la que faena exclusivamente en aguas interiores de la comunidad.

5. Para la flota que lleva a cabo actividad de marisqueo a flote o a bordo de embarcación y la flota que faena en aguas interiores, sin que estas actividades sean exclusivas, las ayudas podrán ser gestionadas y financiadas por las comunidades autónomas previo acuerdo de la Conferencia Sectorial de Pesca.

CAPÍTULO III

Paralización temporal de la actividad pesquera

Artículo 12. *Ayuda a la paralización temporal de la actividad pesquera.*

1. Se podrá otorgar ayuda a la paralización temporal de la actividad pesquera en el marco de las previsiones establecidas en el Reglamento (UE) N.º 508/2014, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de mayo de 2014, y, en especial, con lo regulado en su artículo 33, y cuando se incluya en alguno de los siguientes supuestos:

a) En aplicación de las medidas de la Comisión o de las medidas de emergencia de los Estados miembros a que se refieren los artículos 12 y 13, respectivamente, del Reglamento (UE) N.º 1380/2013, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, o de las medidas de conservación mencionadas en el artículo 7 de dicho Reglamento, incluidos los periodos de descanso biológico.

b) En el caso de la no renovación de acuerdos de colaboración con terceros países de pesca sostenible o sus protocolos.

c) Cuando esté previsto en un plan de gestión adoptado conforme al Reglamento (CE) N.º 1967/2006, del Consejo, relativo a las medidas de gestión para la explotación sostenible de los recursos pesqueros en el mar Mediterráneo, o en un plan plurianual adoptado conforme a los artículos 9 y 10 del Reglamento (UE) N.º 1380/2013, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, si, sobre la base de recomendaciones científicas, se necesita una reducción del esfuerzo pesquero para conseguir los objetivos a que se refiere el artículo 2.2 y 5.a) del citado Reglamento.

2. La ayuda por paralización temporal podrá concederse por una duración máxima equivalente a seis meses por buque y pescador, durante el marco de programación 2014-2020 del Fondo Europeo Marítimo y de Pesca.

3. Todas las actividades de pesca realizadas por el buque pesquero o los pescadores afectados, deberán suspenderse de hecho.

Se excluye de lo anterior, las interrupciones de las paradas exigidas por motivos de seguridad.

La administración pesquera competente en la gestión de las ayudas establecerá las medidas para garantizar que el buque de pesca afectado haya cesado toda actividad durante el periodo a que se refiere la paralización temporal con sujeción a las garantías mínimas que se recogen en el artículo 14.

En el caso de la parada temporal del artículo 12.1.c), cuando sea consecuencia directa de la reducción de esfuerzo en aplicación del Plan plurianual para la pesca demersal en el Mediterráneo occidental regulado por el Reglamento (UE) 2019/1022 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2019, por el que se establece un plan plurianual para la pesca demersal en el Mediterráneo occidental y por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 508/2014, y la Orden APA 423/2020, de 18 de mayo, por la que se establece un plan de gestión para la conservación de los recursos pesqueros demersales en el mar Mediterráneo, en adelante Plan Plurianual del Mediterráneo, la suspensión de la actividad indicada deberá producirse durante los días no incluidos en los periodos de 48 horas de descanso semanal obligatorio, de acuerdo al artículo 5.1 del Real Decreto 502/2022, de 27 de junio, por el que se regula el ejercicio de la pesca en los caladeros nacionales, todo ello conforme al artículo 14 de este real decreto.

4. La ayuda por paralización temporal será incompatible con la ayuda por paralización definitiva. A estos efectos, en el momento de presentación de la solicitud de ayuda por paralización temporal, deberá comunicarse, en su caso, la solicitud de ayuda por paralización definitiva.

La concesión de ayuda por paralización temporal estará sometida a la denegación de la ayuda por paralización definitiva.

Artículo 13. *Beneficiarios.*

Podrán ser beneficiarios de ayuda a la paralización temporal de la actividad pesquera:

1. Los armadores de buques pesqueros que estén registrados como activos en el Registro General de la Flota Pesquera y hayan llevado a cabo una actividad pesquera de al menos 120 días en el mar, durante los dos años anteriores a la fecha de presentación de la solicitud de ayuda.

2. Los pescadores que hayan trabajado en el mar al menos 120 días durante los dos años anteriores a la fecha de presentación de la solicitud de ayuda, a bordo de un buque pesquero afectado por la paralización temporal.

Artículo 14. *Requisitos sobre la paralización de la actividad pesquera.*

1. Los 120 días mínimos de actividad pesquera exigidos en el artículo anterior, deberán haberse realizado en la modalidad y caladero que se especifique en cada orden de convocatoria.

2. Durante el periodo de paralización, la inactividad pesquera debe ser total y el buque debe permanecer en puerto durante todo el periodo computable o subvencionable de la parada, no pudiendo ser despachado para actividad alguna y sin que sea necesario que ese puerto coincida con su puerto base.

Podrán exceptuarse aquellos movimientos del barco motivados por razones de seguridad exigidas por la autoridad competente, así como los desplazamientos del barco a varadero para efectuar labores de mantenimiento o reparaciones, que deberán ser acreditados documentalmente por el beneficiario. En cualquier caso, el barco deberá ser despachado para estas actividades concretas, con indicación de la fecha de salida y de llegada al puerto de destino.

Igualmente, y con carácter excepcional, podrán exceptuarse los movimientos del barco en los supuestos de la participación del buque en la celebración de fiestas marineras tradicionales durante el periodo de veda o parada temporal. Estos movimientos deberán quedar acreditados documentalmente por el beneficiario, mediante la aportación de la relación de buques que hayan participado en el evento, certificado por la Cofradía de Pescadores organizadora del mismo, en la que se indicará el nombre y código de cada buque participante, la fecha y el horario del desplazamiento, así como la zona donde se haya realizado.

El rol de despacho y dotación del buque recogerá expresamente el inicio y la finalización del periodo de paralización de la actividad pesquera y los despachos realizados de acuerdo a las excepciones contempladas en los párrafos anteriores.

3. En el caso de las paradas temporales recogidas en el artículo 12.1.c), cuando sean consecuencia directa de la reducción de esfuerzo en aplicación del Plan plurianual del Mediterráneo, la suspensión de la actividad pesquera deberá ser realizada en intervalos de al menos diez días consecutivos. Si la reducción de esfuerzo anual del buque es inferior a diez días, la suspensión de la actividad deberá ser realizada en un único intervalo y de manera consecutiva.

En el caso de buques con puerto base en Baleares, se realizará un periodo de al menos diez días consecutivos durante el año y el resto de los días podrán ser distribuidos en días no consecutivos. En el caso de que la reducción de esfuerzo anual del buque sea inferior a diez días, el periodo podrá ser no consecutivo.

4. Los días de actividad en el mar a los que hace referencia el artículo 33.3 del Reglamento (UE) n.º 508/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de mayo de 2014, se verificarán a través de los medios e instrumentos establecidos en el artículo 10.1.

Todos los buques que dispongan de dispositivos de localización de buques vía satélite deberán mantenerlo encendido durante el periodo de duración de la parada temporal. En los casos excepcionales a que hace referencia el párrafo segundo del apartado anterior, el dispositivo de localización deberá permanecer encendido durante el trayecto al lugar de destino, pudiendo permanecer apagado o desconectado mientras el buque se encuentra realizando labores de mantenimiento o reparación.

En el caso excepcional previsto en el párrafo tercero del apartado anterior, el armador o el patrón del buque comunicarán al Centro de Seguimiento de Buques de la Secretaría General de Pesca con al menos siete días de antelación su participación en la fiesta marinera o procesión marítima. Dicha comunicación especificará el nombre y código del buque así como la fecha y el horario previsto para el evento. El dispositivo de localización del

buque deberá permanecer encendido durante todo el trayecto realizado en dicha jornada. Se tendrán en cuenta, no obstante, otras pruebas documentales para comprobar la inactividad pesquera como posibles declaraciones de capturas o notas de venta que pudiera realizar el buque en la jornada festiva y los siete días siguientes a la fecha del evento festivo, o las posibles inspecciones *in situ* sobre la ausencia de artes de pesca a bordo o que estén totalmente recogidas.

En el supuesto de desconexión del dispositivo de localización por entrada en varadero, el astillero o varadero deberá certificar la fecha de entrada y salida del buque. En este supuesto, el interesado deberá comunicar esta circunstancia, además de al Centro de Seguimiento de Buques, al órgano competente en la gestión de las ayudas.

En el supuesto de que el dispositivo de localización se apague o desconecte temporalmente, tanto por motivos técnicos del propio dispositivo como del buque, el armador o el patrón del buque deberán comunicar dicha circunstancia al Centro de Seguimiento de Buques de la Secretaría General de Pesca en el plazo máximo de 48 horas a contar desde la hora en la que el dispositivo cesó de emitir. Así mismo remitirán al órgano gestor de las ayudas las pruebas documentales necesarias para la comprobación de las circunstancias que originaron el apagado o la desconexión.

Como pruebas documentales se aceptarán las facturas de las reparaciones o mantenimiento que el barco hubiera realizado y que el interesado alegue como la circunstancia necesaria que originó el apagado o desconexión del dispositivo de localización.

En el caso de que dicho apagado fuera originado por agotamiento de la batería de alimentación del dispositivo de localización, el interesado deberá comunicar, mediante una declaración responsable, dicha circunstancia al Centro de Seguimiento de Buques de la Secretaría General de Pesca, en el plazo máximo de 48 horas a contar desde la hora en que dicho dispositivo cesó de emitir, indicando si se va a proceder a la recarga o la sustitución de la batería. Dispondrá de un plazo máximo de 48 horas para reponerla o de 24 horas para recargarla. En ambos casos, el plazo comenzará a computarse desde la hora en la que se produjo el apagado, no computándose los días inhábiles.

En el caso de reemplazo de la batería como prueba documental se admitirá la factura de compra de la nueva batería, que deberá presentarse ante el órgano competente en la gestión de las ayudas, con la mayor brevedad posible.

5. Sin perjuicio de su verificación posterior a través de los dispositivos referidos en el apartado anterior, el armador o propietario del buque, bien directamente o a través del capitán o patrón del mismo, o del consignatario o persona autorizada legalmente, deberá comunicar inmediatamente a la Capitanía marítima del puerto correspondiente, el inicio y la finalización del periodo de paralización de la actividad pesquera.

En caso de las paradas temporales recogidas en el artículo 12.1.c), cuando sea consecuencia directa de la reducción de esfuerzo en aplicación de un Plan plurianual, el armador o patrón del buque comunicará el Rol a los órganos competentes que determine la Comunidad Autónoma del puerto base y al Centro de Seguimiento Pesquero de la Secretaría General de Pesca.

6. A petición del órgano instructor del procedimiento de concesión de las ayudas, la Dirección General de Ordenación Pesquera del Ministerio de Agricultura, Pesca, y Alimentación certificará el día y la hora en la que se produjo el apagado, los días en los que el dispositivo permanecía apagado y la hora y el día en el que se reinició la conexión, así como la hora y fecha en la que se produjo la comunicación del interesado, indicando las causas alegadas por el mismo que originaron el apagado o desconexión.

7. En los casos en los que se hubiera producido el apagado o desconexión del dispositivo de localización y en los que el interesado alegue alguna de las causas técnicas sobrevenidas, a que hace referencia el apartado 3 de este artículo, se efectuarán, adicionalmente, pruebas complementarias en las que se verificará la existencia de declaraciones de capturas y de notas de venta en el periodo comprendido entre la fecha del apagado o desconexión del dispositivo y el día de finalización del periodo computable de la parada, así como durante, como mínimo, los siete días siguientes a la fecha de finalización del periodo computable de la parada. El citado periodo de siete días podrá ampliarse, teniendo en cuenta las circunstancias concretas de comercialización del pescado de la flota

objeto de la parada subvencionable, mediante el Acuerdo de Conferencia Sectorial a que hace referencia el artículo 19.

A petición del órgano instructor, la Dirección General de Ordenación Pesquera y Acuicultura del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación certificará las declaraciones de capturas y notas de venta que se hubieran declarado durante el periodo a que hace referencia el párrafo anterior de este apartado.

8. A efecto del apartado anterior, en el caso que no se establezca periodo computable de la parada, la comprobación se referirá al periodo subvencionable.

9. A efectos de este real decreto, se entenderá por periodo computable, el periodo de tiempo de parada obligatoria de la flota acordado en la Conferencia Sectorial para acceder a las ayudas, comprendido dentro de un periodo de veda, descanso biológico o de paralización de la actividad pesquera. En el caso de paradas temporales del artículo 12.1.c), cuando sean consecuencia directa de la reducción de esfuerzo en aplicación de un Plan plurianual del Mediterráneo, no se establecerá un periodo computable.

10. Por periodo subvencionable se entenderá el número de días que se haya acordado subvencionar en el intervalo de tiempo del periodo computable.

11. En el caso de paradas temporales del artículo 12.1.c), cuando éstas sean consecuencia directa de la reducción de esfuerzo en aplicación de un Plan plurianual del Mediterráneo, se entenderá por periodo subvencionable la suma del número de días subvencionables. Los días subvencionables máximos se establecerán mediante el siguiente procedimiento:

a) La base de cálculo para fijar los días subvencionables es el reparto de días realizado por la Resolución de 10 de mayo de 2021, de la Secretaría General de Pesca, y corregida el 19 de julio, por la que se publica para el año 2021 el listado de días de pesca asignados por buque y grupo de buques de arrastre de fondo del Mediterráneo, diferenciando entre buques en gestión individual o grupos de buques en gestión conjunta, en aplicación del artículo 5 de la Orden APA/423/2020, de 18 de mayo. Estos datos se adecuarán para cada año conforme a las actualizaciones anuales sucesivas de dicha resolución, conformando el año N-1 a efectos de este apartado, considerándose el año N-1 como el año inmediatamente anterior al de la compensación de la parada temporal respectiva.

b) Con base en la asignación individualizada del año N-1 y aplicando la variación anual del esfuerzo pesquero nacional que corresponde asumir en su conjunto al Reino de España en el año N, se calcula, por un lado, una asignación esperable de días de esfuerzo para cada buque en el año N de acuerdo con sus días asignados de esfuerzo del año N-1 y, por otro, el porcentaje que los días asignados de esfuerzo que cada buque representa respecto del total de días de actividad distribuidos en el año N.

Dicho porcentaje servirá para distribuir la asignación inicial de 122.320 días que España indicó como actividad base del Plan, recogidos en la Orden APA/423/2020, de 18 de mayo, entre los buques que tendrán reparto de días de esfuerzo en el año N, calculándose así los días de asignación teórica de los que dispondría cada uno de estos buques en el año N, si no hubiera habido reducción de esfuerzo.

c) La diferencia entre la asignación teórica que hubiera habido para el año N, de no haberse alterado las condiciones, esto es, previa a la reducción de esfuerzo, y la asignación esperable para el año N aplicando dicha reducción, será el número máximo de días subvencionables por reducción de esfuerzo.

d) El resultado de tal operación, expresado en días de pesca, se recogerá individualmente por buque en una resolución anual que publique la Secretaría General de Pesca.

e) Los buques que se reactiven durante el año N, no tendrá derecho a parada temporal durante ese año.

f) Para el cómputo de dichos días máximos subvencionables se excluirán los periodos de 48 horas de descanso semanal obligatorio, de acuerdo con el artículo 5.1 del Real Decreto 502/2022, de 27 de junio.

g) Con el objeto de calcular correctamente los días de reducción de esfuerzo subvencionable durante la aplicación del Plan Plurianual del Mediterráneo, en el año 2023, la Secretaría General de Pesca evaluará el sistema con base en los días máximos subvencionables en función de la actividad real de los buques llevada a cabo en el año 2022

y la asignación de días de esfuerzo establecida con el objeto de detectar las desviaciones del método de cálculo de los días subvencionables para introducir en su seno las reformas oportunas.

12. En cualquier caso, tanto el periodo computable como el subvencionable, se incluirán en el acuerdo de Conferencia Sectorial a que hace referencia el artículo 19. En el caso de paradas temporales del artículo 12.1.c), cuando sean consecuencia directa de la reducción de esfuerzo en aplicación del Plan plurianual del Mediterráneo, el acuerdo de Conferencia Sectorial incluirá únicamente la referencia a la resolución de la Secretaría General de Pesca que recoge los días máximos subvencionables de reducción de esfuerzo pesquero.

13. Las comunidades autónomas, en el ámbito de su competencia, podrán solicitar requisitos adicionales a los establecidos en este artículo, sobre la paralización de la actividad pesquera. Para garantizar la igualdad de trato a los potenciales beneficiarios de este tipo de ayudas en todo el territorio nacional, estos requisitos adicionales serán propuestos de forma previa por la comunidad autónoma en el seno de la correspondiente Conferencia Sectorial, para su aceptación y aprobación por acuerdo de la misma y su posterior inclusión en la norma correspondiente, en su caso.

14. En el caso de paradas temporales del artículo 12.1.c), cuando sean consecuencia directa de la reducción de esfuerzo en aplicación del Plan plurianual del Mediterráneo, y con objeto de facilitar la gestión de ayudas, se faculta a las comunidades autónomas, en coordinación con el sector, a que puedan establecer los periodos a los que circunscribir los días subvencionables por reducción de esfuerzo pesquero.

En aplicación del párrafo anterior:

1.º Las cofradías de pescadores, organizaciones de productores pesqueros y otras entidades representativas del sector pesquero, reconocidas al amparo de la Ley 3/2001, de 26 de marzo, que realicen la gestión conjunta de los días de pesca asignados a sus respectivos buques asociados con carácter anual, comunicarán previamente a las autoridades competentes de las comunidades autónomas, los periodos de días subvencionables en los que cada buque realizará la reducción de esfuerzo pesquero.

2.º Los buques no integrados en la gestión conjunta comunicarán previamente a las autoridades competentes de las comunidades autónomas los periodos de días subvencionables en los que realizarán la reducción de esfuerzo pesquero.

3.º Las autoridades competentes de las comunidades autónomas, conforme las comunicaciones recibidas, establecerán el calendario definitivo sobre los periodos en los que cada buque realizará la reducción de esfuerzo pesquero. Dicho calendario será comunicado al sector y a la Subdirección General de Vigilancia Pesquera y Lucha contra la Pesca Ilegal de la Secretaría General de Pesca.

Artículo 15. *Requisitos exigibles a los solicitantes de ayuda.*

1. Para la obtención de la ayuda destinada a los armadores, se deberán reunir los siguientes requisitos:

a) Que el buque pertenezca a la tercera lista del Registro de Buques y Empresas Navieras.

b) Que el buque esté en situación de alta en el Registro General de Flota Pesquera.

c) Estar en posesión de la licencia de pesca y de las autorizaciones para las modalidades y caladeros señalados en cada convocatoria.

A los efectos de estas ayudas, la modalidad censal del buque será la que figure en el Registro General de la Flota Pesquera en la fecha de solicitud de la ayuda, que deberá ser la misma que la que figuraba en el Registro General de la Flota Pesquera a la entrada en vigor del presente Real Decreto.

d) Estar al corriente de sus obligaciones fiscales y con la Seguridad Social.

e) Aportar la comunicación del empresario a la autoridad laboral de su decisión de suspender los contratos de trabajo o reducción de jornada, y en los casos de fuerza mayor también la resolución de la autoridad laboral, de acuerdo con el artículo 47 del Estatuto de los Trabajadores, por el total de los tripulantes enrolados en la embarcación, en la fecha de la última arribada a puerto para comenzar la parada.

La suspensión o reducción de jornada surtirá efectos, en el supuesto de causa de fuerza mayor, desde la fecha del hecho causante de la fuerza mayor, y en el supuesto de causas económicas técnicas, organizativas o de producción a partir de la fecha de su comunicación a la autoridad laboral, salvo que en la decisión del empresario se establezca otra posterior.

No obstante podrá eximirse de este requisito cuando se justifique documentalmente que los contratos de trabajo de los tripulantes enrolados en la fecha de la arribada a puerto para comenzar la parada, por su naturaleza, se extinguen o se suspenden en ese momento.

2. Para solicitar la ayuda, los pescadores enrolados en un buque de pesca afectado por la paralización temporal deberán reunir los siguientes requisitos:

a) Figurar enrolados a bordo de alguno de los buques pesqueros españoles afectados por la paralización temporal de la actividad pesquera. Los buques afectados estarán incluidos en la relación certificada al efecto por la Secretaría General de Pesca.

b) Los trabajadores por cuenta ajena deberán estar incluidos en el procedimiento de suspensión de contratos de trabajo o de reducción de jornada previsto en el artículo 15.1.e).

c) Encontrarse en la situación de alta en la Seguridad Social en la embarcación en la que se encontraban enrolados en el momento de sobrevenir la inmovilización de la flota durante la parada, y además los trabajadores por cuenta ajena mantener la relación laboral con la empresa armadora de la embarcación en la que se encontraban enrolados en el momento de sobrevenir la inmovilización de la flota durante la parada.

d) Acreditar un periodo de cotización en el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar de, al menos, doce meses a lo largo de su vida laboral.

e) Estar al corriente en el pago de sus obligaciones fiscales y con la Seguridad Social, en su caso.

3. Los anteriores requisitos podrán complementarse con aquellos que específicamente se establezcan en las correspondientes órdenes de bases.

4. Cuando un pescador reanude el ejercicio de la actividad pesquera enrolándose en otro buque durante el tiempo que dure la parada temporal, perderá el derecho a percibir la ayuda.

Artículo 16. *Importe de la ayuda.*

1. El importe máximo de la ayuda concedida a los armadores de los buques objeto de paralización temporal se calculará multiplicando el baremo correspondiente, establecido en el anexo III, por el número de arqueo bruto (GT) del buque y el número de días establecido como periodo subvencionable en el Acuerdo de Conferencia Sectorial para dicha parada.

A estos efectos, el número de arqueo bruto (GT) será el que figura en la hoja de asiento del barco.

2. Como excepción al apartado 1, en el caso de paradas temporales del artículo 12.1.c), cuando sean consecuencia directa de la reducción de esfuerzo en aplicación del Plan plurianual del Mediterráneo, el importe de la ayuda se calculará multiplicando los días subvencionables de acuerdo al sistema descrito en el artículo 14 por el baremo diario establecido en el anexo IV.

3. El importe de la ayuda a pescadores se calculará de la siguiente manera:

a) Cuando el periodo subvencionable tenga una duración igual o superior a 15 días e igual o inferior a 31 días, el importe máximo de la ayuda a pescadores se establece en el doble del salario mínimo interprofesional, en cómputo mensual.

b) Cuando el periodo subvencionable tenga una duración inferior a 15 días o superior a 31 días, el importe máximo de la ayuda a pescadores se calculará multiplicando un máximo de 50 euros por el número de días establecido como periodo subvencionable.

c) En el caso de paradas temporales del artículo 12.1.c), cuando sean consecuencia directa de la reducción de esfuerzo en aplicación del Plan plurianual del Mediterráneo, el importe de la ayuda se calculará multiplicando 50 euros por el número de días establecido como periodo subvencionable.

4. La duración del periodo subvencionable para el cálculo de las ayudas a los armadores por la paralización temporal será igual para todos los buques afectados por una misma parada, independientemente del puerto base de los mismo.

5. El párrafo anterior no se aplicará en el caso de paradas temporales del artículo 12.1.c), cuando sean consecuencia directa de la reducción de esfuerzo en aplicación del Plan plurianual del Mediterráneo, en el que cada buque dispondrá de un número máximo específico de días subvencionables de acuerdo con lo indicado en el artículo 14.

Artículo 17. *Criterios de evaluación.*

1. La ayuda a la paralización temporal de la actividad pesquera se concederá mediante el procedimiento de concurrencia competitiva, estableciéndose, con carácter mínimo, los siguientes criterios de evaluación:

a) Inclusión del buque cuyo armador solicita la ayuda en un plan de acción regulado en el artículo 22.4 del Reglamento (UE) N.º 1380/2013, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013.

b) Actividad pesquera del buque en la pesquería objeto de la ayuda. Se establecerá dicha actividad según el número de días que haya ejercicio la misma en dicha pesquería, durante los dos años inmediatamente anteriores a la fecha de presentación de la solicitud.

c) Para aquellas paradas temporales dirigidas a una especie concreta en situación de sobreexplotación o en riesgo, dependencia del buque de las capturas de dicha especie. La dependencia se establecerá en función del porcentaje de las capturas en toneladas de la especie concernida, el valor del total de las capturas comercializadas, el valor relativo de las especies concernidas sobre el valor total, o una combinación de las anteriores, tomando como base los totales agregados en un periodo de tiempo determinado.

En el caso de la paradas temporales del artículo 12.1.c), cuando sean consecuencia directa de la reducción de esfuerzo en aplicación del Plan plurianual del Mediterráneo, se podrá exceptuar del requisito de fijar un orden de prelación entre las solicitudes presentadas que reúnan los requisitos establecidos para el caso de que el crédito consignado en la convocatoria fuera suficiente, atendiendo al número de solicitudes una vez finalizado el plazo de presentación.

2. Los criterios de evaluación establecidos en el apartado anterior supondrán, como mínimo, un 75% del número de puntos máximos que se establezcan en las correspondientes órdenes de bases para la valoración de las solicitudes presentadas.

3. Estos criterios de evaluación serán de aplicación a los buques pesqueros que opten a las ayudas, excluyéndose de su aplicación a los buques pesqueros de la modalidad de arrastre del Mediterráneo cuando la parada temporal sea consecuencia directa de la reducción de esfuerzo en aplicación del Plan plurianual del Mediterráneo, que tendrán derecho a optar a la ayuda por estar limitadas las jornadas de pesca en aplicación del Plan plurianual del Mediterráneo y cumplir con los demás requisitos establecidos, y a los pescadores, que tendrán derecho a optar a la ayuda por estar incluidos en el rol del buque afectado por la paralización temporal y cumplir con los demás requisitos establecidos.

Artículo 18. *Gestión de las ayudas.*

1. La gestión de las ayudas destinadas a la paralización temporal de la actividad pesquera en el caso de flotas afectadas por la no renovación de un acuerdo de colaboración de pesca sostenible o sus protocolos, o cuando se adopten medidas de emergencia por la Comisión o de ámbito nacional, siempre que afecten a más de una comunidad autónoma, corresponderá a la Secretaría General de Pesca del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.

2. En el resto de los supuestos, serán gestionadas por las comunidades autónomas en cuyos puertos radiquen los buques afectados por la paralización temporal.

3. No obstante, la Secretaría General de Pesca podrá gestionar aquellas ayudas por paralización temporal que se acuerden en la correspondiente Conferencia Sectorial de Pesca.

Artículo 19. *Financiación de las ayudas.*

1. A excepción de las paradas temporales del artículo 12.1.c), cuando sean consecuencia directa de la reducción de esfuerzo en aplicación del Plan plurianual del

Mediterráneo, las paradas temporales susceptibles de recibir ayuda serán acordadas por la Conferencia Sectorial de Pesca.

2. Los grupos de trabajo, constituidos por representantes de las comunidades autónomas y de la Administración General del Estado, propondrán, oído el sector pesquero afectado, las paradas temporales susceptibles de obtener ayuda, previstas en el artículo 18.2 y 3, priorizándolas.

Con este fin, deberán realizar dichas propuestas durante el segundo y tercer trimestre del año anterior al que vengan a materializarse las ayudas.

No obstante, en el caso de sobrevenir una circunstancia no prevista que obligue al cierre de una pesquería, la Conferencia Sectorial podrá acordar la paralización temporal de la actividad pesquera en el marco de los supuestos previstos en el artículo 12 sin necesidad de propuesta previa.

3. Las flotas cuya actividad exclusiva sea el marisqueo a flote o a bordo de embarcación y las que faenan exclusivamente en las aguas interiores, en las que la competencia de pesca y acuicultura corresponde a las comunidades autónomas, serán gestionadas y financiadas por dichas Administraciones.

Asimismo, las comunidades autónomas podrán financiar las paradas temporales de la flota que realiza actividad de marisqueo a flote o a bordo de embarcación o que faena en aguas interiores, sin que esta actividad sea exclusiva, cuando los 120 días mínimos de actividad pesquera exigidos en el artículo 13 se hayan dedicado al marisqueo o se hayan ejercido en aguas interiores, respectivamente.

4. Igualmente, las ayudas destinadas a buques con puerto de base en el territorio de la Comunidad Autónoma del País Vasco, serán gestionadas y financiadas por dicha comunidad.

4 bis. En el caso de las paradas temporales del artículo 12.1.c), cuando sean consecuencia directa de la reducción de esfuerzo en aplicación del Plan plurianual del Mediterráneo, mediante acuerdo de Conferencia Sectorial se establecerá la distribución financiera a las comunidades autónomas en aplicación del artículo 86 de la Ley 47/2003, de 26 de noviembre.

5. La cofinanciación nacional se transferirá a las comunidades autónomas mediante acuerdo de Conferencia Sectorial con cargo a los presupuestos del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.

Esta cofinanciación nacional podrá incrementarse adicionalmente, previo acuerdo de la Conferencia Sectorial, para el apoyo a la gestión de la paralización temporal por parte de las comunidades autónomas, en una cantidad que no podrá superar el 10% del importe asignado a cada comunidad autónoma.

En el caso de las paradas temporales del artículo 12.1.c), cuando sean consecuencia directa de la reducción de esfuerzo en aplicación del Plan plurianual del Mediterráneo, no podrá incrementarse el 10 % de apoyo a la gestión indicado en el párrafo anterior.

6. El Plan financiero de la Administración General del Estado, previo acuerdo de la Conferencia Sectorial, se reprogramará, asignando los fondos europeos a las comunidades autónomas afectadas por la paralización temporal. Esta reprogramación se podrá incrementar en un 10% adicional, para atender las necesidades de gestión de las paralizaciones temporales.

Disposición adicional primera. *Edad del buque.*

A efectos de las ayudas, la edad del buque será el número entero definido como la diferencia entre la fecha de solicitud de una subvención y la de su entrada en servicio que figura en el Registro General de la Flota Pesquera.

Disposición adicional segunda. *Régimen especial para las paralizaciones temporales por periodos de un día a la semana.*

En el supuesto de que la paralización temporal de la actividad pesquera se lleve a cabo mediante el cese de la actividad durante periodos de un día a la semana, adicional a los días de descanso obligatorio, no será de aplicación lo dispuesto en el artículo 14.4. Igualmente, no será de aplicación lo dispuesto en el artículo 14.2 en relación a la obligatoriedad de

quedar reflejado en el rol de despacho la entrada a puerto para iniciar una parada temporal y la finalización de la parada temporal el día de salida.

En cualquier caso, la autoridad pesquera competente deberá acreditar la inactividad del buque que estará programada con antelación mediante un plan de paralización temporal de la actividad pesquera, establecido por dicha autoridad, para el puerto o flota que se acojan a esta modalidad de paralización temporal.

Disposición transitoria primera. *Tramitación de los expedientes iniciados al amparo del Real Decreto 1549/2009, de 9 de octubre, sobre ordenación del sector pesquero y adaptación al Fondo Europeo de la Pesca.*

No obstante lo establecido en la disposición derogatoria, las ayudas previstas en el Real Decreto 1549/2009, de 9 de octubre, sobre ordenación del sector pesquero y adaptación al Fondo Europeo de la Pesca podrán tramitarse, tal como prevé el artículo 129.2 del Reglamento (UE) N.º 508/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de mayo de 2014, hasta el 31 de diciembre de 2015.

Disposición transitoria segunda. *Retroactividad.*

Podrán acogerse a lo dispuesto en el artículo 14 apartados 3, 5, 6 y 7 con efectos desde el 31 de diciembre de 2015 los solicitantes de ayudas por paralización temporal para los que hubiera recaído resolución desestimatoria, por incumplimiento de la obligación prevista en el apartado 3 del artículo 14, de tener el dispositivo de localización del buque encendido durante el periodo de duración de la parada, siempre y cuando puedan demostrar por cualquier prueba admitida en derecho que el apagado tuvo lugar por causas técnicas involuntarias, los cuales se podrán beneficiar de las ayudas que les hubiera correspondido percibir conforme a la normativa vigente en ese momento.

Los órganos responsables de la gestión de las ayudas a la paralización temporal habilitarán el procedimiento en el ámbito de sus competencias que posibilite que los administrados a los que se les hubiera denegado la ayuda por este motivo, puedan acceder a las ayudas presentando una nueva solicitud acompañada de la justificación fehaciente de que dicho apagado o desconexión se debió a causas técnicas involuntarias.

Asimismo, se aplicará con efectos desde el 31 de diciembre de 2015 lo dispuesto en el apartado 5 del artículo 11 y el apartado 3 del artículo 19.

Disposición transitoria tercera. *Periodo transitorio.*

Hasta que entre en vigor el Real Decreto que desarrolle el Fondo Europeo Marítimo, de Pesca y de Acuicultura para el periodo de financiación plurianual 2021-2027, las ayudas a la paralización temporal de la actividad pesquera que se financien con cargo a dicho instrumento se gestionarán de conformidad con lo establecido en este real decreto, siempre que no contravenga lo dispuesto en el Reglamento (UE) 2021/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de julio de 2021, por el que se establece el Fondo Europeo Marítimo, de Pesca y de Acuicultura, que resulta directamente aplicable.

Disposición derogatoria única. *Derogación Normativa.*

Quedan derogados los capítulos IV, V, VI, VII y VIII, así como las disposiciones adicionales primera y tercera y la disposición transitoria primera del Real Decreto 1549/2009, de 9 de octubre, sobre ordenación del sector pesquero y adaptación al Fondo Europeo de la Pesca.

Disposición final primera. *Título competencial.*

Este real decreto constituye legislación básica de ordenación del sector pesquero, dictada al amparo de lo establecido en el artículo 149.1.19.ª de la Constitución. Se exceptúa de lo anterior el artículo 6.6, dictado en virtud de la competencia exclusiva del Estado en materia de pesca marítima, y el artículo 17 que regirá únicamente para las ayudas gestionadas por la Administración General del Estado, todo ello de conformidad con lo dispuesto en el artículo 149.1.19.ª de la Constitución.

Asimismo, el real decreto se dicta al amparo del artículo 149.1.13.ª de la Constitución, que atribuye competencia exclusiva al Estado en materia de bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica.

Disposición final segunda. *Habilitación normativa.*

Se faculta al Ministro de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente para modificar los anexos, así como dictar las normas de desarrollo que resulten necesarias para la correcta aplicación de las disposiciones contenidas en el presente 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».

ANEXO I

Importe máximo de la prima. Paralizaciones definitivas

(Baremo + coeficiente corrector) x GT

Segmento de flota			Importe máximo de la prima en euros (Valor histórico del casco**)
Caladero	**Categoría de buque por eslora* (metros)**	**Arte de pesca**	
Todos los caladeros	<12	Anzuelos.	(7.560,96 + 5.416,03)xGT
		Arrastre de fondo.	(4.603,09 + 5.416,03)xGT
		Artes fijas polivalentes.	(6.777,17 + 5.416,03)xGT
		Cerqueros.	(3.360,84 + 5.416,03)xGT
		Nasas y artes de trampa.	(4.461,38 + 5.416,03)xGT
		Rastreros.	(7.407,61 + 5.416,03)xGT
		Redes de enmalle.	(5.545,75 + 5.416,03)xGT
	≥12 <18	Anzuelos.	(7.355,77 + 1.327,94)xGT
		Arrastre de fondo.	(4.693,21 + 1.327,94)xGT
		Artes fijas polivalentes.	(4.868,81 + 1.327,94)xGT
		Cerqueros.	(4.166,1 + 1.327,94)xGT
		Nasas y artes de trampa.	(3.394,3 + 1.327,94)xGT
		Rastreros.	(6.956,39 + 1.327,94)xGT
		Redes de enmalle.	(4.401,61 + 1.327,94)xGT
	≥18 <24	Anzuelos.	3.530,27xGT
		Arrastre de fondo.	3.590,91xGT
		Cerqueros.	4.154,28xGT
		Redes de enmalle.	2.381,34xGT
	≥24 <40	Anzuelos.	2.893,87xGT
		Arrastre de fondo.	3.467,11xGT
		Cerqueros.	5.092,53xGT
		Redes de enmalle.	2.188,64xGT
	≥40	Anzuelos.	2.351,71xGT
		Arrastre de fondo.	1.985,66xGT
		Cerqueros.	2.712,12xGT

* Se entenderá por eslora: La eslora total que figura inscrita en el Registro General de la Flota Pesquera.

** Para los buques con menos de 18 metros de eslora se le ha añadido el factor corrector.

Nota: El palangre de superficie a los efectos del cálculo del importe máximo de la prima destinada a buques pesqueros se asimilará a anzuelos.

Estos importes se aplicarán para los buques que se encuentren en un segmento en desequilibrio del Plan de Acción.

ANEXO II

Importe máximo de la prima. Acondicionamiento del buque para actividades distintas de la pesca comercial

Segmento de flota			Importe máximo de la prima en euros (Valor histórico del buque)
Caladero	**Categoría de buque por eslora* (metros)**	**Arte de pesca**	
Todos los caladeros	<12	Anzuelos.	15.113,26xGT
		Arrastre de fondo.	9.651,54xGT
		Artes fijas polivalentes.	14.121,02xGT
		Cerqueros.	6.856,17xGT
		Nasas y artes de trampa.	9.011,48xGT
		Rastreros.	16.040,32xGT
		Redes de enmalle.	11.258,2xGT
	≥12 <18	Anzuelos.	14.531,63xGT
		Arrastre de fondo.	9.363,34xGT
		Artes fijas polivalentes.	10.011,6xGT
		Cerqueros.	8.591,88xGT
		Nasas y artes de trampa.	6.799,57xGT
		Rastreros.	13.527,87xGT
		Redes de enmalle.	8.952,54xGT
	≥18 <24	Anzuelos.	6.913,84xGT
		Arrastre de fondo.	7.088,16xGT
		Cerqueros.	8.392,14xGT
		Redes de enmalle.	4.670,72xGT
	≥24 <40	Anzuelos.	5.686,5xGT
		Arrastre de fondo.	6.734,7xGT
		Cerqueros.	9.790,58xGT
		Redes de enmalle.	4.590,78xGT
	≥40	Anzuelos.	4.645,79xGT
		Arrastre de fondo.	4.158,34xGT
		Cerqueros.	5.610,56xGT

* Se entenderá por eslora: La eslora total que figura inscrita en el Registro General de la Flota Pesquera.

Nota: El palangre de superficie a los efectos del cálculo del importe máximo de la prima destinada a buques pesqueros se asimilará a anzuelos.

Estos importes se aplicarán para los buques que se encuentren en un segmento en desequilibrio del Plan de Acción.»

ANEXO III

Importe máximo de la prima. Paralización temporal

Baremo para armadores

Cuantías máximas de la indemnización

La cuantía de la indemnización se calculará mediante la siguiente fórmula*:

[(prima coste fijo x gt) + (prima lucro cesante)] x número de días de paralización

La cuantificación de las primas obedece a la siguiente tabla:

Arte de pesca	Prima coste fijo Importe/gt/día – Euros	Prima lucro cesante Importe/día/buque – Euros
Pesca artesanal (Inferior a 12 metros).	20,01	31,73

Arte de pesca		Prima coste fijo Importe/gt/día – Euros	Prima lucro cesante Importe/día/buque – Euros
Resto flota.	DFN (Redes de enmalle), DRB (Dragas y rastros), FPO (Nasas), PMP (Polivalentes fijas y móviles), PGP (Polivalentes fijas).	6,72	29,00
	HOK (anzuelo).	5,33	59,90
	DTS (arrastre).	6,20	91,35
	PS (cerco).	6,82	171,92

* Importe mínimo para percibir: 134 euros por día.

Importe máximo para percibir por día 2.000 euros.

ANEXO IV

Baremo diario de parada temporal por reducción de esfuerzo

Sistema de cálculo del baremo diario para cada buque en el marco de las paradas temporales del artículo 12.1.c), cuando sean consecuencia directa de la reducción de esfuerzo en aplicación del Plan plurianual del Mediterráneo:

a) Se procederá al cálculo de la media de los ingresos de los años 2017, 2018 y 2019 de acuerdo a la información de Notas de Venta que consta en las bases de datos de la Secretaría General de Pesca. Además se contemplan los siguientes casos excepcionales:

1.º En el caso de buques con fecha de alta en el Registro General de la Flota Pesquera en los años 2017 y 2018, se realizará el cálculo mediante las anualidades completas a partir de la fecha de registro del buque en el censo de flota operativa que figuren entre el 2017 y 2019.

2.º En el caso de buques cuya fecha de alta en el Registro General de la Flota Pesquera en el censo de flota operativa sea en el 2019 o con posterioridad, se le asignará una media de los ingresos medios de los 5 buques de la misma provincia de esloras más similares, eliminando el valor más alto y más bajo.

b) Con objeto de aplicar un ingreso diario por buque, cada año, se dividirá la media de ingresos entre los días de asignación teórica que los buques tendrían en 2019 previa a la reducción de esfuerzo.

c) Se procederá a una actualización máxima de los ingresos por día, mediante el Subíndice de precios de consumo 01131 “pescado fresco o refrigerado”.

d) El baremo por día y buque será el correspondiente al 30 % de los ingresos por día según el cálculo anterior.

e) El baremo mínimo asignado a cada buque nunca podrá ser inferior a 100 euros al día.

§ 70

Real Decreto 956/2017, de 3 de noviembre, por el que se establece el marco regulador de ayudas a las organizaciones profesionales del sector de la pesca y de la acuicultura, cofinanciadas por el Fondo Europeo Marítimo y de Pesca, y sus bases reguladoras de ámbito estatal, y por el que se modifican el Real Decreto 418/2015, de 29 de mayo, por el que se regula la primera venta de productos pesqueros, y el Real Decreto 277/2016, de 24 de junio, por el que se regulan las organizaciones profesionales en el sector de los productos de la pesca y de la acuicultura

Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente
«BOE» núm. 268, de 4 de noviembre de 2017
Última modificación: 18 de octubre de 2023
Referencia: BOE-A-2017-12663

Téngase en cuenta que la referencia contenida en el título al Fondo Europeo Marítimo y de Pesca (FEMP), se entenderá hecha al Fondo Europeo Marítimo, de Pesca y de Acuicultura (FEMPA), según establece la disposición final 3 del Real Decreto 786/2023, de 17 de octubre. Ref. BOE-A-2023-21477

La Comunicación de la Comisión Europea «Una estrategia para un crecimiento inteligente, sostenible e integrador», la llamada Estrategia Europa 2020, establece una serie de prioridades y objetivos a alcanzar por los Estados miembros para el año 2020.

El Marco Común Estratégico, aprobado por el Reglamento (UE) n.º 1303/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de diciembre de 2013, por el que se establecen disposiciones comunes relativas al Fondo Europeo de Desarrollo Regional, al Fondo Social Europeo, al Fondo de Cohesión, al Fondo Europeo Agrícola de Desarrollo Rural y al Fondo Europeo Marítimo y de la Pesca, y por el que se establecen disposiciones generales relativas al Fondo Europeo de Desarrollo Regional, al Fondo Social Europeo, al Fondo de Cohesión y al Fondo Europeo Marítimo y de la Pesca, y se deroga el Reglamento (CE) n.º 1083/2006 del Consejo (Reglamento RDC), establece una serie de objetivos temáticos que permitirán alcanzar los objetivos de la Estrategia Europa 2020, a través de los Fondos Estructurales y de Inversión Europeos.

Mejorar la competitividad del sector de la pesca y de la acuicultura, conservar y proteger el medio ambiente y promover la eficiencia de los recursos, la sostenibilidad y calidad en el empleo y favorecer la movilidad laboral constituyen tres de los once objetivos temáticos, tal y como se contemplan en el artículo 9 del Reglamento RDC y que como tales podrá apoyar el Fondo Europeo Marítimo y de Pesca.

El Programa Nacional de Reformas y el Informe de Posición de los servicios de la Comisión sobre el desarrollo del Acuerdo de Asociación y de programas en España para el período 2014-2020 identificaron unas prioridades de financiación para mejorar la competitividad y el empleo, que en el caso del sector de la pesca y de la acuicultura se identifican con los objetivos temáticos 3, 6 y 8 del meritado artículo 9 del Reglamento RDC, que se plasmaron en el Acuerdo de Asociación entre España y la Unión Europea, que estableció las grandes líneas estratégicas para el uso de los Fondos Estructurales y de Inversión Europeos.

Por otro lado, el Reglamento (UE) n.º 508/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de mayo de 2014, relativo al Fondo Europeo Marítimo y de Pesca, y por el que se derogan los Reglamentos (CE) n.º 2328/2003, (CE) n.º 861/2006, (CE) n.º 1198/2006 y (CE) n.º 791/2007 del Consejo, y el Reglamento (UE) n.º 1255/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo (Reglamento FEMP) establece en su artículo 6 como prioridad fomentar la comercialización y la transformación a través de la mejora de la organización de los mercados de la pesca y de la acuicultura y a través de la incentivación de las inversiones en los sectores de la transformación y la comercialización. El capítulo IV del título V del FEMP, concretamente en sus artículos 66 a 68.1.a), establece el apoyo a las medidas que podrán llevar a cabo, de manera exclusiva, las organizaciones profesionales, sobre las que versa este real decreto.

Asimismo, 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 del Consejo, establece en su artículo 35 la creación de una organización común de mercados, de manera que las actividades de la producción pesquera y acuícola, incluida la transformación y comercialización, sean económicamente viables y competitivas, teniendo las organizaciones profesionales encomendado un importante papel para alcanzar los objetivos de la Política Pesquera Común.

Esta organización común de mercados se regula en el Reglamento (UE) n.º 1379/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, por el que se establece la organización común de mercados en el sector de los productos de la pesca y de la acuicultura, se modifican los Reglamentos (CE) n.º 1184/2006 y (CE) n.º 1224/2009 del Consejo, y se deroga el Reglamento (CE) n.º 104/2000 (OCM), y ha sido desarrollado parcialmente por el Reglamento de ejecución (UE) n.º 1418/2013 de la Comisión, de 17 de diciembre de 2013, relativo a los planes de producción y comercialización en virtud del Reglamento (UE) n.º 1379/2013, y por el Reglamento de ejecución (UE) n.º 1419/2013 de la Comisión, de 17 de diciembre, relativo al reconocimiento de las organizaciones de productores y las organizaciones interprofesionales, la aplicación extensiva de las normas de las organizaciones de productores y las organizaciones interprofesionales y la publicación de los precios de activación, de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 1379/2013.

Dado este marco normativo europeo, las organizaciones profesionales en el sector de los productos de la pesca y de la acuicultura recogidas en la OCM se han establecido y regulado en el plano interno mediante el Real Decreto 277/2016, de 24 de junio, por el que se regulan las organizaciones profesionales en el sector de los productos de la pesca y de la acuicultura, en el que se especifica su funcionamiento y medidas que pueden aplicar.

Estas organizaciones profesionales en el sector de los productos de la pesca y de la acuicultura recogidas en la OCM son las organizaciones de productores pesqueros (OPP), las asociaciones de organizaciones de productores pesqueros (AOP) y las organizaciones interprofesionales del sector pesquero (OIP).

Por lo demás, en el Programa Operativo para España del FEMP para el periodo de programación 2014-2020, aprobado por Decisión de la Comisión de fecha 13 de noviembre de 2015, se ha programado el apoyo del FEMP para las medidas relacionadas con la comercialización y la transformación. Dichas medidas, que este real decreto desarrolla, surgen por la necesidad de mejorar la competitividad de las organizaciones profesionales, potenciando su creación y reestructuración, la financiación de los planes de producción y comercialización (PPYC) y el apoyo a la regulación del mercado a través del mecanismo de almacenamiento.

Así, el primer Comité de Seguimiento del FEMP, celebrado el 17 de febrero de 2016, aprobó los criterios de selección generales de las ayudas del FEMP indicados en el Programa Operativo. Posteriormente, dicho Comité ha aprobado los criterios de selección específicos para los artículos 66 a 68 del FEMP, así como el Plan de Información y Publicidad. Estos criterios aseguran alcanzar los objetivos y resultados de la prioridad recogida en el artículo 6.5.a) del FEMP. En todo caso, estos criterios de selección aprobados velarán por promover la igualdad entre hombres y mujeres y no discriminación, así como perseguir un desarrollo sostenible, en virtud de los artículos 7 y 8 del Reglamento RDC, horizontal, por lo tanto, para todas las medidas cofinanciadas con fondos europeos.

El Programa Operativo del FEMP para el Reino de España establece que la Dirección General de Ordenación Pesquera actuará como Autoridad de Gestión del FEMP, habiendo sido designada de modo formal a tal fin el 29 de julio de 2016. Del mismo modo, la Subdirección General de Economía, entre otras, se ocupará de las medidas incluidas en los artículos 66 a 68 del FEMP. Estas medidas se detallan en su Descripción de Sistemas y Manual de Procedimiento interno, de acuerdo a los principios de gestión y control recogidos en el artículo 72 del Reglamento RDC. La citada Subdirección General, en el marco del Plan de información y publicidad aprobado, cumple con los requisitos de información a los beneficiarios potenciales con las presentes bases reguladoras.

Las líneas de ayuda que ahora se contemplan son las dedicadas a la preparación y aplicación de los planes de producción y comercialización (PPYC), a la utilización del mecanismo de almacenamiento y a la creación o reestructuración. Su caracterización es la siguiente:

En primer lugar, las ayudas relativas a los actuales PPYC, así como el actual mecanismo de almacenamiento, se encontraban recogidas en el anterior Fondo Europeo Agrícola de Garantía (FEAGA), cuya vigencia finalizó en 2014. Dado que estas medidas no tenían reflejo en el Fondo Europeo de Pesca, que se aplicó hasta el 31 de diciembre de 2015, aunque sí en el FEMP, cuya aplicación comienza el 1 de enero de 2014, no se han podido conceder hasta la fecha por el propio calendario de implantación del FEMP. Con el fin de llevar a la práctica tales ayudas en nuestro país, se publican ahora las presentes normas comunes y bases de estas líneas de ayudas.

Debe destacarse, asimismo, que dado que la obligatoriedad de presentar un PPYC o el uso del mecanismo de almacenamiento ya se establecía desde el año 2014, según los artículos 28 a 30 de la OCM y que la implantación efectiva del FEMP será un hecho en 2017, las OPP han tenido que afrontar una serie de inversiones durante los años 2014, 2015 y 2016, por lo que la Comisión, a requerimiento del Reino de España, ha indicado que estas operaciones, tal y como establece el artículo 65.6 del Reglamento RDC, serán subvencionables desde el año 2014, quedando indicado de esta manera en el Programa Operativo del FEMP para España y en consecuencia en este real decreto.

En el caso de los PPYC, regulados en el artículo 66 del FEMP, la Comisión Europea considera que la preparación, la realización, la elaboración de informes y actualizaciones del plan y de los informes se consideran una única operación a efectos de lo dispuesto en el artículo 65.6 del Reglamento RDC, por lo que serán subvencionables los informes anuales de los PPYC aprobados con anterioridad a la entrada en vigor del presente real decreto y al amparo de la convocatoria correspondiente.

En segundo lugar, en el caso de la ayuda al almacenamiento en virtud del artículo 67 del FEMP, se considerará una única operación a efectos de lo dispuesto en el artículo 65.6 del Reglamento RDC, desde el 1 de enero de 2014 y hasta la finalización del mecanismo, siendo por lo tanto conforme al Programa Operativo del FEMP.

En tercer lugar, también se fomentará el apoyo a la creación de organizaciones profesionales, regulada en el artículo 68.1.a) del FEMP, así como la reestructuración de OPP y AOP, que será equivalente a la creación de las mismas, según establece el artículo 15 de la OCM y en el artículo 2.3.i) del Real Decreto 277/2016, de 24 de junio, también desde 2014.

En este caso, la duración de la operación de creación y reestructuración, a efectos de lo dispuesto en el artículo 65.6 del Reglamento RDC, comenzará el día de la fecha de la resolución de la Administración competente que refleje el reconocimiento o aprobación del

plan de reestructuración, con una duración de cinco años desde el hecho indicado o en todo caso con el límite del 31 de diciembre de 2023.

A este respecto, debe resaltarse que las ayudas otorgadas por este real decreto a la creación de OIP son novedosas en nuestro ordenamiento jurídico, tomándose como criterio para el cálculo de la ayuda el valor de la producción de la rama productora. Su introducción en el sistema español propiciará una mejor articulación del sector, en línea con las prioridades de la Administración pesquera y alimentaria, con el fin también de lograr un mejor y más sostenible equilibrio en la cadena alimentaria.

Por último, debe destacarse que estas ayudas son cofinanciadas por la Unión Europea a través del FEMP, siendo por su naturaleza ayudas compatibles con el mercado interior, cumpliendo con lo dispuesto por los artículos 107 y 108 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y según lo dispuesto en la Comunicación de la Comisión (2015/C 217/01), publicada en el Diario Oficial de la Unión Europea de 2 de julio de 2015, relativa a las Directrices sobre ayudas estatales para el sector de los productos de la pesca y la acuicultura.

La presente norma, asimismo, ha llevado a término una importante labor de coordinación con el resto de Administraciones implicadas y de simplificación de la actividad administrativa y reducción de cargas innecesarias.

Así, conforme al artículo 6 del Real Decreto 277/2016, de 24 de junio, tanto la Secretaría General de Pesca como las comunidades autónomas y las organizaciones profesionales del sector pesquero utilizarán el sistema informático de gestión y funcionamiento de organizaciones profesionales (aplicación OPPES) para una mejor gestión de las medidas recogidas en la OCM. Esta herramienta informática mejorará la coherencia de la actuación de los diferentes actores implicados, así como la eficiencia en la gestión de los recursos públicos en todas las líneas de ayudas ahora contempladas.

En efecto, en el caso de los PPYC la aplicación OPPES permitirá un completo seguimiento de las medidas con contenido económico aprobadas en los mismos y concretadas en los informes anuales, garantizando una completa trazabilidad de las mismas. En el caso del mecanismo de almacenamiento, y con el fin garantizar el adecuado cálculo y elegibilidad, quedarán incorporados a dicho sistema informático todos los almacenamientos desde el 1 de enero de 2014. Las OPP o AOP que utilicen este mecanismo, deberán introducir toda la información que sea necesaria en la aplicación OPPES para garantizar la elegibilidad de los almacenamientos efectuados.

Además, tanto en el caso de los PPYC como del mecanismo de almacenamiento, la justificación documental se podrá realizar mediante un informe de auditor, según recoge la Orden EHA/1434/2007, de 17 de mayo, por la que se aprueba la norma de actuación de los auditores de cuentas en la realización de los trabajos de revisión de cuentas justificativas de subvenciones, en el ámbito del sector público estatal, previstos en el artículo 74 del Reglamento de desarrollo de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, aprobado mediante Real Decreto 887/2006, de 21 de julio, de 21 de julio o mediante justificación telemática. En ambos casos, esta justificación deberá ser concordante con los datos de la aplicación OPPES.

En cuanto al contenido de este real decreto, debe destacarse que se compone de dos partes netamente diferenciadas.

Mientras que la primera se ocupa de las disposiciones generales y el marco normativo básico de las líneas de ayudas ahora previstas (PPYC, mecanismo de almacenamiento y creación y reestructuración de organizaciones profesionales), la segunda se ocupa de los pormenores de las ayudas a gestionar por la Administración General del Estado, incorporando las bases reguladoras de cada ayuda, dividiéndose a su vez en disposiciones comunes para todas las líneas de ayudas y regulaciones específicas en función de cada una de ellas, lo que se viene a complementar con un anexo que recoge los detalles de los gastos subvencionables y no subvencionables.

Junto con ese contenido esencial, el real decreto incorpora algunas disposiciones adicionales y finales, en las que se recoge el siguiente contenido.

Por un lado, se incorpora un régimen especial de justificación de las ayudas, en especial en lo relativo a los PPYC, por el que las organizaciones puedan solicitar a su Administración competente, y por una sola vez, que los planes de producción y comercialización y sus

informes anuales correspondientes a los años 2014, 2015 y 2016 puedan modificarse para adaptarse a lo dispuesto en este real decreto.

Por otro lado, se incorporan algunas modificaciones puntuales en dos reales decretos relacionados con el que ahora se aprueba. Por un lado, al Real Decreto 418/2015, de 29 de mayo, por el que se regula la primera venta de los productos pesqueros, se le añade como excepción al paso obligatorio por lonja de los productos pesqueros, aquéllos procedentes de la modalidad de pesca de almadraba, dada su especial naturaleza, se incorpora en el artículo 12.2 una nueva redacción con el fin de establecer la transmisión en tiempo real de la información generada con ocasión de la primera venta, y se amplía el plazo de adaptación de su disposición transitoria única hasta el 31 de diciembre de 2017, con el fin de adaptarse a lo dispuesto en dicho artículo 12.2. Por otro lado, se modifica también el Real Decreto 277/2016, de 24 de junio, añadiendo la congelación junto a la salazón y marinado a los productos que pueden superar los cuatro meses en su reintroducción al mercado, con el fin de mejorar la rentabilidad de las OPP y AOP que utilicen el mecanismo de almacenamiento y se habilita el control de todas las organizaciones profesionales, estableciendo una auditoría bienal de las organizaciones de productores pesqueros. Asimismo, se amplía el contenido de la aplicación informática para incorporar a las cofradías de pescadores y sus federaciones, así como otras organizaciones representativas de la producción primaria.

Por otra parte, debido al retraso en la publicación de este real decreto, debido en parte al retraso también habido en la aplicación del instrumento financiero del FEMP, y una vez aprobados los criterios de selección por el Comité de Seguimiento, las Comunidades Autónomas de Galicia y Andalucía han optado por publicar convocatorias de ayudas a las organizaciones profesionales de ámbito autonómico con anterioridad a su publicación. Así, deben citarse para el caso gallego las Órdenes de 28 de octubre de 2016 (DOG número 218) y de 31 de diciembre de 2016 (DOG Número 17), aprobaron las bases y la convocatoria para 2016 y 2017, respectivamente, para la concesión de subvenciones a las organizaciones de productores pesqueros y asociaciones de organizaciones de productores pesqueros del sector de la pesca y de la acuicultura para la preparación y aplicación de los planes de producción y comercialización, financiadas con el FEMP. En el caso andaluz, se convocaron mediante la Orden de 10 de julio de 2017 (BOJA número 134), por la que se establecen las ayudas previstas al amparo de bases reguladoras para la concesión de subvenciones a las organizaciones profesionales en el sector de los productos de la pesca y de la acuicultura, en el marco del Programa Operativo del FEMP. En ambos casos, las órdenes han sido elaboradas teniendo como referencia el proyecto normativo que ahora se aprueba. Las citadas convocatorias de las Comunidades Autónomas de Galicia y Andalucía difieren en la regulación de algunos aspectos muy concretos del marco regulador prevenido en el título I de este real decreto, pero no contravienen ninguna normativa nacional ni europea, sino que son aspectos en los que las comunidades autónomas tienen competencias para determinar las cuantías que pueden percibir las OPP por la realización de las actividades objeto de subvención. Por tanto la disposición transitoria no hace sino convalidar esas convocatorias, en aquellas cuestiones menores que difieren del marco regulador que ahora se aprueba.

Es de destacar que resulta esencial determinar el órgano competente para la gestión de las ayudas, por seguridad jurídica y para evitar un fraccionamiento de dicha gestión, señalando por tanto el punto de conexión que permitirá la atribución de la responsabilidad competencial, especialmente teniendo en cuenta que las comunidades autónomas tienen competencias de gestión respecto de las OPP y AOP de ámbito autonómico y el Estado respecto de las de ámbito nacional y transnacional y que dichas OPP y AOP pueden cambiar su ámbito de actuación, por reestructuración, a lo largo del periodo de programación.

Además, dado que dichas ayudas se conceden para largos periodos de duración, a computar desde 1 de enero de 2014, y que como consecuencia de la reestructuración, en unos casos, nos hallamos ante nuevas OPP o AOP y en otros no, es esencial que dichas OPP y AOP dispongan de un conocimiento certero del procedimiento a seguir, tanto para la presentación de PPYC e informes anuales como en la obtención de las ayudas, dependiendo del tipo de reestructuración seguido.

Asimismo, de acuerdo con el artículo 17.1 del Real Decreto 277/2016, de 24 de junio, y en consonancia con el Programa Operativo del FEMP y los criterios de selección aprobados por el Comité de Seguimiento, se determina que es el Ministerio de Agricultura y Pesca,

Alimentación y Medio Ambiente el competente para la gestión de las ayudas asociadas al mecanismo de almacenamiento, ya sean OPP y AOP de ámbito nacional, transnacional o autonómico.

A este respecto, y teniendo en cuenta la doctrina del Tribunal Constitucional, se prevé la gestión centralizada de los fondos que se destinan a las subvenciones contempladas en el presente real decreto para el mecanismo de almacenamiento como el medio más apropiado para asegurar la plena efectividad de las medidas dentro de la ordenación básica del sector, y para garantizar las mismas posibilidades de obtención y disfrute por parte de sus potenciales destinatarios en todo el territorio nacional, mediante el establecimiento de unos criterios uniformes para el acceso a las ayudas, fundamentales en este supuesto en el que la ayuda no se encuentra compartimentada, sino que se extiende al conjunto del sistema productivo, siendo al mismo tiempo un medio necesario para evitar que la cuantía global de estas ayudas sobrepase los fondos de la Unión Europea dedicados a las mismas. Por otra parte, esta modalidad de gestión está avalada por el hecho de que las actuaciones de fomento, cuya realización pretende esta norma, afectan al conjunto del sector, por lo que únicamente tienen sentido si se mantiene su carácter supraterritorial.

A este respecto y de acuerdo con la reiterada jurisprudencia constitucional en materia de ayudas públicas, en este real decreto se dan las circunstancias que amparan la centralización de las ayudas, conforme al «cuarto supuesto» de la sentencia del Tribunal Constitucional 13/1992, en su Fundamento Jurídico 8.D) descritas en el párrafo anterior, correspondiendo por tanto la gestión centralizada, cuando resulte imprescindible para asegurar la plena efectividad de las medidas de fomento dentro de la ordenación básica del sector, para garantizar las mismas posibilidades de obtención y disfrute de las mismas por parte de sus destinatarios potenciales en todo el territorio nacional, siendo al mismo tiempo un medio necesario para evitar que se sobrepase la cuantía global de los fondos o créditos que se hayan destinado al sector (SSTC 95/1986; 152/1988 y 201/1988).

En efecto, el mecanismo de almacenamiento se gestiona por el Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente, con base en el artículo 149.1.13.ª de la Constitución Española, que atribuye al Estado la competencia sobre las bases y la coordinación general de la actividad económica.

Con palabras de la Sentencia del Tribunal Constitucional 45/2001, de 15 de febrero, «el artículo 149.1.13.ª CE puede amparar tanto normas estatales que fijen las líneas directrices y los criterios globales de ordenación de sectores económicos concretos, como previsiones de acciones o medidas singulares indispensables para alcanzar los fines propuestos en dicha ordenación (STC 155/1996, de 9 de octubre, F.4 y jurisprudencia en ella citada)». En definitiva, el Estado tiene reservada, por el mencionado artículo 149.1.13.ª, una competencia de dirección en la que tienen cobijo normas básicas y, asimismo, previsiones de acciones o medidas singulares que sean necesarias para alcanzar los fines propuestos dentro de la ordenación del sector (STC 117/1992, de 16 de septiembre).

Ello se debe a su carácter transversal ya que aun existiendo una competencia sobre un subsector económico que una comunidad autónoma ha asumido como «exclusiva» en su Estatuto, esta atribución competencial no excluye la competencia estatal para establecer las bases y la coordinación de ese subsector, y que el ejercicio autonómico de esta competencia exclusiva puede estar condicionado por medidas estatales, que en ejercicio de una competencia propia y diferenciada pueden desplegarse autónomamente sobre diversos campos o materias, siempre que el fin perseguido responda efectivamente a un objetivo de planificación económica (STC 74/2014, de 8 de mayo).

La doctrina sobre la utilización de la supraterritorialidad como criterio de atribución de competencias al Estado se recuerda en la STC 27/2014, de 13 de febrero, FJ 4, en los términos siguientes: «la utilización de la supraterritorialidad como criterio determinante para la atribución o el traslado de la titularidad de competencias al Estado en ámbitos, en principio, reservados a las competencias autonómicas tiene, según nuestra doctrina, carácter excepcional, de manera que sólo podrá tener lugar «cuando no quepa establecer ningún punto de conexión que permita el ejercicio de las competencias autonómicas o cuando además del carácter supraautonómico del fenómeno objeto de la competencia, no sea posible el fraccionamiento de la actividad pública ejercida sobre él y, aun en este caso, siempre que dicha actuación tampoco pueda ejercerse mediante mecanismos de

cooperación o de coordinación y, por ello, requiera un grado de homogeneidad que sólo pueda garantizar su atribución a un único titular, forzosamente el Estado, y cuando sea necesario recurrir a un ente supraordenado con capacidad de integrar intereses contrapuestos de sus componentes parciales, sin olvidar el peligro inminente de daños irreparables, que nos sitúa en el terreno del estado de necesidad (STC 102/1995, de 26 de junio, FJ 8)» (STC 35/2012, FJ 5, con cita de la STC 194/2011, FJ 5)».

El artículo 149.1.13.ª CE puede, por tanto, en determinados casos justificar la reserva de funciones ejecutivas al Estado y también permitir el uso de la supraterritorialidad como título atributivo de competencias al Estado, pero para que dicho supuesto pueda ser considerado conforme al orden competencial han de cumplirse dos condiciones: que resulte preciso que la actuación de que se trate quede reservada al Estado para garantizar así el cumplimento de la finalidad de ordenación económica que se persigue, la cual no podría conseguirse sin dicha reserva, y, por otro lado, que el uso del criterio supraterritorial resulte justificado en los términos de nuestra doctrina, esto es, atendiendo tanto a las razones aportadas como a la congruencia de la reserva de la función con el régimen de la norma.

De acuerdo con la doctrina del Alto Tribunal y el Real Decreto 277/2016, de 24 de junio, la gestión centralizada por el Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente garantiza la aplicación de la ayuda por la utilización del mecanismo de almacenamiento con criterios uniformes evitando el fraccionamiento en el acceso a estas ayudas y favoreciendo, por tanto, que existan idénticas posibilidades de obtención y disfrute por parte de los potenciales destinatarios que radican en distintas comunidades autónomas.

Debe tenerse presente que el mecanismo de almacenamiento es una red de seguridad para el productor, de manera que puede diferir la venta de su producto a un momento posterior, una vez estabilizado. La operativa habitual de este mecanismo, y según lo indicado en el siguiente párrafo, en ocasiones el producto se desembarca en una comunidad autónoma y se almacena en otra, por lo que se hace necesaria una gestión centralizada para garantizar el acceso a las ayudas correspondientes. Del mismo modo, no existe obligatoriedad alguna de comercializar en cierta comunidad autónoma lo almacenado en ella, o lo desembarcado en la misma. El mercado es unitario como también lo es el mar, que tan sólo se divide a meros efectos de protección y control en caladeros y que por lo tanto no se corresponde con la división provincial ni, por ende, autonómica, en tanto que la mar no está adscrita, como es sabido, a término municipal alguno y que sólo en concretas ocasiones permite la proyección de competencias autonómicas sobre su superficie.

Asimismo, la competencia antes de la primera venta corresponde a la Administración General del Estado, según la Ley 3/2001, de 26 de marzo, de Pesca Marítima del Estado. Dado que además las organizaciones profesionales correspondientes pueden efectuar transportes entre comunidades autónomas, previos a la primera venta de los productos pesqueros, según lo dispuesto en el Real Decreto 418/2015, de 29 de mayo, por el que se regula la primera venta de los productos pesqueros, se justifica la gestión de esta ayuda por el Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente. Asimismo, ha de tenerse presente que la gestión del mercado de los productos pesqueros no se puede residenciar en las comunidades autónomas sin menoscabar seriamente el fin para el que tanto la normativa como los fondos europeos han propuesto esta medida, pues con ello se generaría una división interna en el mercado de todo punto artificial, pues en no habiendo vinculación entre el lugar de pesca, el de descargue, el puerto base del buque y el de almacenamiento, ni entre éstos y el de mercado efectivo tras la primera venta, una división territorial de los sistemas de almacenamiento, que por su propia naturaleza han de prestar un servicio adecuado a las necesidades del mercado en cada momento, conllevaría un vaciamiento del fin para el que se crearan. Por lo demás, no existe otro medio en estos casos para garantizar las iguales posibilidades de obtención por todos los potenciales destinatarios, que se verían clara e injustificadamente perjudicados o beneficiados en función de las condiciones coyunturales, no atribuibles a criterios objetivos o de efectiva división territorial y funcional de su despliegue, del despliegue territorial de los lugares para su ejecución y no de la necesidad en función de las condiciones generales del mercado, que no se halla, ni puede, dividido territorialmente en virtud del principio de unidad de mercado que la Constitución proclama y el Derecho de la Unión ha venido a ampliar y afianzar.

En relación al rango de la norma y a tenor de la reiterada jurisprudencia constitucional (STC 175/2003, de 30 de septiembre) (STC 156/2011, de 18 de octubre) resulta adecuado para su regulación establecer mediante real decreto, al establecer normativa básica. Asimismo, desde el punto de vista formal para el rango de la norma, la doctrina del Tribunal Constitucional exige el establecimiento de las bases reguladoras de subvenciones mediante una norma con rango de ley o real decreto, así, en su Sentencia 156/2011, de 18 de octubre (FJ 7) afirma que «en cuanto a la perspectiva formal, la regulación subvencional que nos ocupa debe también satisfacer las exigencias formales de la normativa básica contenidas en la antes reproducida STC 69/1988, FJ 5. Desde dicha perspectiva formal, hay que partir de que en las materias de competencia compartida en las que, como ocurre en este caso, corresponde al Estado el establecimiento de las normas básicas y a las comunidades autónomas el desarrollo normativo y la ejecución de dichas bases, la instrumentación de los programas subvencionales debe hacerse con el soporte de la ley formal siempre que sea posible, o, en todo caso, a través de norma reglamentaria del Gobierno que regule los aspectos centrales del régimen jurídico de las subvenciones, que debe comprender, al menos, el objeto y finalidad de las ayudas, su modalidad o modalidades técnicas, los sujetos beneficiarios y los requisitos esenciales de acceso... Este criterio respecto a la cobertura formal de la normativa básica ha de ser exigido, incluso con mayor rigor, en los supuestos de subvenciones estatales centralizadas en los ámbitos materiales en los que la Constitución reserva al Estado la normativa básica, toda vez que esa gestión centralizada se erige en excepción que limita el ejercicio ordinario por las comunidades autónomas de sus competencias».

Asimismo, este real decreto se fundamenta en lo relativo a la regulación de las ayudas a la creación y reestructuración de organizaciones profesionales conjuntamente al amparo del artículo 149.1.19.ª de la Constitución Española en materia de bases de ordenación del sector pesquero.

Dado que se va a establecer como normativa básica aspectos derivados de la normativa comunitaria, en especial de la OCM y el FEMP, en consonancia con el Real Decreto 277/2016, de 24 de junio, y dado que las ayudas por la utilización del mecanismo de almacenamiento se otorgarán a las organizaciones de productores pesqueros y sus asociaciones, ya sean de competencia nacional o autonómica de manera centralizada, el rango de real decreto es el adecuado.

Por otro lado, el presente real decreto incorpora una serie de derogaciones sobre la base de los principios de mejora regulatoria y de seguridad jurídica de los destinatarios, si bien dichas normas habían perdido su vigencia de modo tácito con ocasión de la aprobación de otras normas posteriores.

Finalmente, según lo dispuesto en el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo de las Administraciones Públicas, el presente real decreto se adecua a los principios de buena regulación ya que tiene por objeto dar respuesta a las necesidades de las organizaciones profesionales del sector de los productos de la pesca y de la acuicultura, proporcionando la seguridad jurídica necesaria para asegurar su adecuado funcionamiento e inversiones que puedan llevar a cabo, en el marco del FEMP y la OCM.

El presente real decreto se dicta de conformidad con lo establecido en los artículos 17 y concordantes de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones, junto con lo dispuesto en la disposición final segunda de la Ley 3/2001, de 26 de marzo, de Pesca Marítima del Estado, y la Ley 38/1994, de 30 de diciembre, reguladora de las organizaciones interprofesionales agroalimentarias, que facultan al Gobierno para su desarrollo reglamentario.

En la elaboración de este real decreto se ha consultado a las comunidades autónomas y al sector pesquero afectado y han emitido informe sobre el mismo la Abogacía del Estado y la Intervención Delegada en el Departamento, de acuerdo con lo dispuesto por el artículo 17.1 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre.

En su virtud, a propuesta de la Ministra de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente, con la aprobación previa del Ministerio de Hacienda y Función Pública, de acuerdo con el Consejo de Estado y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 3 de noviembre de 2017,

DISPONGO:

Artículo 1. *Objeto y ámbito de aplicación.*

1. El presente real decreto tiene por objeto:

a) Por una parte, regular con carácter básico disposiciones generales respecto de las ayudas a las organizaciones de productores pesqueros (OPP), las asociaciones de organizaciones de productores pesqueros (AOP) y las organizaciones interprofesionales del sector pesquero (OIP), fijando el punto de conexión territorial para la determinación de la autoridad competente respectiva, en el marco de lo dispuesto en el Reglamento (UE) n.º 1379/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo de 11 de diciembre de 2013 por el que se establece la organización común de mercados en el sector de los productos de la pesca y de la acuicultura, se modifican los Reglamentos (CE) n.º 1184/2006 y (CE) n.º 1224/2009 del Consejo y se deroga el Reglamento (CE) n.º 104/2000 del Consejo, y disposiciones concordantes (Reglamento OCM).

b) Por otra parte, regular con carácter básico los importes máximos de financiación y los requisitos que han de cumplir todas las organizaciones profesionales dispuestas en el apartado a), para la obtención de las ayudas previstas en el artículo 26 del Reglamento 2021/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo de 7 de julio de 2021 por el que se establece el Fondo Europeo Marítimo, de Pesca y de Acuicultura, y por el que se modifica el Reglamento (UE) 2017/1004, a los planes de producción y comercialización, al mecanismo de almacenamiento y a la consolidación de organizaciones profesionales, según proceda, del sector de los productos de la pesca y de la acuicultura, con independencia de su ámbito de actuación.

c) Por último, establecer las bases reguladoras de las subvenciones que corresponde gestionar a la Administración General del Estado conforme a lo dispuesto en este real decreto, para:

1.º Ayudas a la preparación y aplicación de los planes de producción y comercialización (PPYC) de las OPP y, en su caso, de las AOP, según establece la sección IV del capítulo II del Reglamento (UE) n.º 1379/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, y el artículo 26.1.b) del Reglamento (UE) n.º 2021/1139.

2.º Ayudas por la utilización del mecanismo de almacenamiento, llevado a cabo por OPP y, en su caso, AOP, según establece la sección V del capítulo II del Reglamento (UE) n.º 1379/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, y el artículo 26.2b) del Reglamento (UE) n.º 2021/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de julio.

3.º Ayudas a la consolidación de organizaciones profesionales de los sectores de la pesca y de la acuicultura, destinadas a los casos de creación de nuevas organizaciones y casos de reestructuración, según establece el artículo 15 del Reglamento (UE) n.º 1379/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, y el artículo 26.1.b) del Reglamento (UE) n.º 2021/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de julio.

2. Las actuaciones objeto de ayuda se enmarcan en el Programa FEMPA para el Reino de España, dentro de la prioridad 2 del artículo 26 del FEMPA.

TÍTULO I

Disposiciones comunes

Artículo 2. *Definiciones.*

Además de las definiciones establecidas en el Real Decreto 277/2016, de 24 de junio, se aplicarán las siguientes:

a) Administración competente: el órgano competente de la comunidad autónoma respecto de las OPP o AOP autonómicas, entendidas por tales aquéllas cuyo ámbito de actuación se limite al territorio de una comunidad autónoma; la Administración General del

Estado respecto de las OPP o AOP de ámbito superior a una comunidad autónoma, ya sea nacional o transnacional.

No obstante, cuando como resultado del proceso de reestructuración la OPP o AOP cambie de administración competente, se aplicarán las siguientes reglas:

1.ª En el caso de OPP o AOP reestructuradas, cuya reestructuración suponga un cambio de ámbito, la instrucción, resolución, pago y control de la ayuda a la consolidación, en su caso, corresponderá a la Administración de destino.

2.ª Será competente la Administración de origen para la totalidad de las actuaciones correspondientes a los PPYC hasta el 31 de diciembre del año en que se hace efectiva la reestructuración, así como sus correspondientes informes anuales.

3.ª Será competente la Administración de destino para la totalidad de las actuaciones correspondientes a los PPYC a partir del 1 de enero del año siguiente al de hacerse efectiva la reestructuración, así como de sus correspondientes informes anuales.

En todo caso, la Administración General del Estado será la competente para las ayudas relativas al mecanismo de almacenamiento reguladas en este real decreto.

b) Administración de origen: Administración competente ante la que la OPP o AOP se encuentra reconocida con carácter previo al proceso de reestructuración.

c) Administración de destino: Administración que deviene competente como consecuencia de la reestructuración de la OPP o AOP.

Artículo 2 bis. *Líneas de ayudas.*

Se establecen las siguientes líneas de ayudas, destinadas a las OPP y a AOP, inscritas en el Registro de Organizaciones de Productores Pesqueros y Asociaciones de Organizaciones de Productores Pesqueros, establecido en el artículo 8 del Real Decreto 277/2016, de 24 de junio; y a las Organizaciones Interprofesionales inscritas en el Registro de Organizaciones Interprofesionales Agroalimentarias establecido en el artículo 14 de la Ley 38/1994, de 30 de diciembre.

a) Subvenciones a las Organizaciones de Productores Pesqueros y Asociaciones de Organizaciones de Productores Pesqueros, destinadas a preparar y realizar planes de producción y comercialización.

b) Subvenciones a las Organizaciones de Productores Pesqueros y Asociaciones de Organizaciones de Productores Pesqueros, destinadas al uso del mecanismo de almacenamiento.

c) Subvenciones a las Organizaciones Profesionales de los sectores de la pesca y de la acuicultura, que cumplan los requisitos establecidos en el Real Decreto 277/2016, de 24 de junio, destinadas a su consolidación.

Artículo 2 ter. *Intensidad de ayuda y cofinanciación.*

1. Como regla general la intensidad de la ayuda pública será del 75 % para las ayudas a los planes de producción y comercialización y las ayudas a la consolidación.

2. No obstante, en el caso de las ayudas a los PPYC existen gastos en el ámbito de cada medida que podrán optar a una intensidad de ayuda superior al 75 %, conforme las siguientes reglas:

a) Podrán optar al 100 % de intensidad de ayuda aquellas medidas que no se refieran a:

– Medidas de formación, salvo las que cumplan lo establecido en el punto c) del presente apartado
– Celebración de seminarios y jornadas de divulgación.
– Obras que den lugar o que afecten a inmuebles
– Instalación de inversiones que no incorporen componente innovador
– Acciones de promoción y comunicación a la sociedad
– Planes de gestión de pesca, salvo las que cumplan lo establecido en el punto c) del presente apartado
– Labores de asistencia legal a los miembros de la OPP
– Embarque de observadores.

y que además de cumplir los requisitos de beneficiario colectivo y que sean de interés colectivo, cumplan uno de los siguientes criterios:

– Características innovadoras: medidas que supongan la introducción de un producto, servicio o proceso nuevos o significativamente mejorados, que incluye, aunque no se limita a ellos, los procesos de producción, comercialización o nuevos o métodos de organización de prácticas empresariales, entre otros, con el objetivo de ayudar a resolver desafíos de los sectores de la pesca y de la acuicultura en la persecución de los objetivos de la OCM y de la PPC.

– Garantía de acceso público a los resultados de aquellas medidas que supongan el fomento de la actividad pesquera y de la acuicultura sostenibles, la reducción de las capturas no deseadas, la lucha contra la pesca ilegal, no declarada y no reglamentada, mejora de la trazabilidad o reducción de impacto ambiental: a través de páginas web de acceso no restringido o diferentes publicaciones.

b) Podrán optar al 100 % de intensidad de ayuda aquellas medidas destinadas a la mejora de la selectividad por tallas o especies de los artes de pesca.

Esta intensidad de ayuda del 100 % estará supeditada a la aportación de un estudio en el que se analicen los resultados obtenidos y demuestre que dicha medida ha contribuido a mejorar la selectividad. En caso de que los resultados del estudio no sean satisfactorios, esto es, en los que no se demuestre que han contribuido a la mejora de la selectividad, se aplicará una intensidad de ayuda del 75 % del importe de dicha medida. El estudio deberá ser realizado por una entidad encuadrada en alguna de las siguientes opciones:

1.º Organismos públicos de investigación de la Administración General del Estado recogidos en el artículo 47 de la Ley 14/2011, de 1 de junio, de la Ciencia, la Tecnología y la Innovación, incluyendo los centros nacionales integrantes del Consejo Superior de Investigaciones Científicas.

2.º Universidades públicas.

3.º Entidades públicas instrumentales del sector público autonómico que desarrollen actividades de I+D+i.

4.º Centros tecnológicos y centros de apoyo a la innovación tecnológica de ámbito estatal inscritos en el registro de centros regulado por el Real Decreto 2093/2008, de 18 de diciembre, por el que se regulan los Centros Tecnológicos y los Centros de Apoyo a la Innovación Tecnológica de ámbito estatal y se crea el Registro de tales Centros.

c) Podrán optar al 100 % de la ayuda aquellas medidas relacionadas con la pesca costera artesanal si el 100% de los buques de la OPP tienen menos de 12 metros de eslora y no practican la modalidad de pesca de arrastre siempre y cuando dichas medidas no se refieran a celebración de seminarios y jornadas de divulgación, obras que den lugar o que afecten a inmuebles, instalación de inversiones que no incorporen componente innovador, acciones de promoción y comunicación a la sociedad, embarque de observadores o adquisición e instalación de observadores electrónicos y labores de asistencia legal a los miembros de la OPP.

d) Las medidas puestas en práctica por OPPs situadas en regiones ultraperiféricas podrán optar a una intensidad del 85 % en todas sus medidas, sin menoscabo de que en determinadas medidas se pueda aplicar una intensidad de ayuda mayor en caso de que se cumplan los criterios descritos en los párrafos anteriores, pero siempre y cuando dichas medidas no se refieran a celebración de seminarios y jornadas, obras que den lugar o que afecten a inmuebles, instalación de inversiones que no incorporen componente innovador, acciones de promoción y comunicación a la sociedad, embarque de observadores o uso de observadores electrónicos y labores de asistencia legal a los miembros de la OPP.

e) La adquisición, la instalación y la gestión a bordo de los componentes necesarios para los sistemas obligatorios de seguimiento electrónico remoto utilizados para controlar la aplicación de la obligación de desembarque a que se refiere el artículo 15 del Reglamento (UE) n.º 1380/2013 podrán optar a una intensidad del 85 % en los casos en que estén destinados a mejorar el desarrollo y aplicación del régimen de control de pesca vigente.

3. En la línea de ayudas al almacenamiento se concederá una intensidad de ayuda pública del 100 %.

4. Del total de la intensidad de la ayuda pública concedida, el FEMPA cofinanciará el 70 % del importe total de la ayuda concedida, correspondiendo el otro 30 % a la contribución nacional o autonómica según corresponda.

Artículo 3. *Requisitos generales de los beneficiarios y actuaciones subvencionables.*

1. Los solicitantes de las subvenciones deberán cumplir como mínimo los siguientes requisitos generales, sin perjuicio de los demás específicos que figuran en las respectivas líneas de ayuda de este real decreto:

a) Ajustarse a la metodología que señale la convocatoria para determinar los costes de la operación y las condiciones de pago de la subvención.

b) Llevar a cabo la duración de la operación, establecida, en su caso, en la convocatoria.

c) Cumplir con la información financiera y adicional que tiene que conservar, comunicar y facilitar cuando sea requerido, así como con el mantenimiento y disponibilidad de la documentación, sin perjuicio de lo establecido en la letra g).

d) Aceptar la ayuda, lo que implica la inclusión en una lista pública de operaciones.

e) Mantener la condición de beneficiario, cumpliendo los requisitos de admisibilidad previstos en el artículo 11 del FEMPA, y en el Reglamento delegado (UE) 2015/288 de la Comisión, de 17 de diciembre de 2014, por el que se complementa el Reglamento FEMPA.

f) Cumplir lo dispuesto en los artículos 65 y 82 del Reglamento (UE) n.º 2021/1060 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de junio de 2021, por el que se establecen las disposiciones comunes relativas al Fondo Europeo de Desarrollo Regional, al Fondo Social Europeo Plus, al Fondo de Cohesión, al Fondo de Transición Justa y al Fondo Europeo Marítimo, de Pesca y de Acuicultura, así como las normas financieras para dichos Fondos y para el Fondo de Asilo, Migración e Integración, el Fondo de Seguridad Interior y el Instrumento de Apoyo Financiero a la Gestión de Fronteras y la Política de Visados.

g) Cumplir lo dispuesto en el artículo 13 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones. Asimismo, a efectos de cumplimiento del artículo 13.3 bis de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, deberá acreditar, el cumplimiento por el solicitante, en los términos dispuestos en dicho artículo, de los plazos de pago que se establecen en la Ley 3/2004, de 29 de diciembre, por la que se establecen medidas de lucha contra la morosidad en las operaciones comerciales.

h) Cumplir con la garantía sobre la capacidad administrativa y financiera establecida, en su caso, en la convocatoria.

i) Someterse a actuaciones de control de los distintos órganos competentes.

j) Cumplimentar y actualizar los indicadores relativos al proyecto, según indique la convocatoria.

k) Llevar una contabilidad separada, o disponer de un código contable adecuado de las transacciones relacionadas con las operaciones objeto de financiación, que permita distinguir el gasto publico cofinanciado por el FEMPA y la parte nacional.

l) Asumir las responsabilidades que le correspondan y que figuren en cada convocatoria.

2. La Administración competente deberá asegurarse de que se informa adecuadamente a todos los potenciales beneficiarios de estos extremos.

3. Serán subvencionables los gastos referidos en el artículo 63 apartados 2 y 6 del Reglamento RDC.

Artículo 4. *Requisitos específicos y cálculo para la línea de ayudas a los planes de producción y comercialización.*

1. A los efectos de la percepción de las ayudas previstas en el artículo 26 del FEMPA, se considerarán elegibles los importes de las medidas efectivamente ejecutadas que hayan sido previamente aprobadas en el PPYC por la Administración competente y posteriormente aprobadas en los informes anuales regulados en el artículo 15 del Real Decreto 277/2016, de 24 de junio, y debidamente justificadas según establezca la convocatoria correspondiente, conforme a los criterios establecidos en el anexo del presente real decreto.

2. La ayuda concedida no podrá superar el 12 % del valor medio anual de la producción comercializada por la OPP o AOP durante los tres años civiles anteriores a la resolución de aprobación del PPYC correspondiente al año que proceda.

3. Para el cálculo de la producción indicado en el apartado anterior, se entenderá la suma del valor de la producción comercializada por cada uno los miembros en el caso de OPP, o la suma del valor de la producción de cada uno de los miembros de cada OPP que componga una AOP, según la declaración incluida en el artículo 23.1.

Dicho resultado se cotejará con la aplicación OPPES, u otras fuentes oficiales y en el caso de existir discrepancias se tomará el valor de éstas últimas.

4. En el caso de los PPYC, la convocatoria dispondrá otorgar un anticipo de entre un 25 % y un 35 % del importe aprobado del PPYC. Con posterioridad a la concesión del anticipo no se aceptarán modificaciones de los PPYC que supongan una disminución del importe de la ayuda por debajo del total del 50 % del importe aprobado del PPYC. El pago restante quedará condicionado a la justificación de la totalidad de los gastos, una vez efectuadas todas las comprobaciones necesarias por parte del órgano concedente. Potestativamente en el caso de las ayudas a los PPYC, las Administraciones competentes podrán efectuar pagos fraccionados en los porcentajes establecidos en sus convocatorias previamente justificados de los gastos efectuados de manera adicional a los anticipos.

5. En el caso de la preparación del PPYC y, en su caso, de cada informe anual, los gastos subvencionables anualmente no podrán ser superiores a 5.000 euros por cada documento. A estos efectos, las revisiones de los PPYC anuales y los de la primera anualidad de los PPYC plurianuales no se considerarán como un documento adicional sujeto a subvencionabilidad.

6. En el caso de la aplicación de los PPYC, cuando las medidas tengan carácter económico, serán subvencionables en cada medida tanto las actividades del titular del proyecto como las actividades de gestión del proyecto indicadas en el anexo, si así se ha reflejado en la resolución de aprobación del PPYC y del informe anual.

7. Las medidas aprobadas en el PPYC y posteriormente ejecutadas y justificadas en el informe anual, deberán contar con la calidad técnica necesaria. Potestativamente, el órgano instructor podrá solicitar un informe a otros organismos públicos para que evalúen si los trabajos se ajustan al tiempo y presupuesto presentado en el informe anual.

8. En caso de que se detecten trabajos plagiados, a juicio de la Comisión de Valoración, o de calidad insuficiente según lo dispuesto en el apartado anterior, la Comisión de Valoración informará de que dicha medida no es elegible, sin perjuicio de la aplicación de la normativa antifraude que corresponda.

Artículo 5. *Normas en materia de subcontratación de planes de producción y comercialización.*

1. Podrán ser objeto de subcontratación aquellas actividades de los PPYC que formen parte de la actuación subvencionada pero que no puedan ser realizadas por la OPP o AOP correspondiente de modo directo.

2. El presupuesto global de la actividad subcontratada podrá alcanzar el 100 % del presupuesto de dicho participante, salvo que la Administración competente disponga otro porcentaje en sus bases reguladoras y la subcontratación estará condicionada, en los supuestos previstos en el artículo 29.3 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, a que el contrato se celebre por escrito y esté previamente autorizado por el órgano de concesión.

En su caso, se habrá de cumplir con lo previsto en el artículo 31.3 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre.

3. **(Suprimido)**

4. No podrá subcontratarse con las mismas entidades beneficiarias que forman parte de la organización o estén vinculadas a la misma, ni cuando sean entidades participantes en el proceso de reestructuración, ni en ninguno de los casos especificados en el artículo 29.7 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre.

5. Cada uno de los beneficiarios es responsable de asegurar el cumplimiento de las normas de contratación pública que sean de aplicación. En todos los casos, deben cumplirse los principios básicos de transparencia, no discriminación e igualdad, de acuerdo al artículo 29 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre.

No se permite la contratación entre los beneficiarios para la realización de una medida contemplada en el PPYC, ni tampoco la contratación de trabajadores de alguna de las entidades beneficiarias del proyecto como prestadores de servicios de profesionales

externos y asesoramiento. Cuando para la ejecución de una medida del PPYC intervengan empresas vinculadas, estás no podrán participar como proveedores o prestadores de servicios, o su actividad no será subvencionable.

Se consideran como entidades vinculadas, según lo dispuesto en el Reglamento (UE) n.º 651/2014 por el que se declaran determinadas categorías de ayudas compatibles con el mercado interior en aplicación de los artículos 107 y 108 del Tratado, cuando concurre alguno de los siguientes supuestos:

a) Una empresa posee la mayoría de los derechos de voto de los accionistas o socios de la otra empresa.

b) Una empresa tiene derecho a nombrar o revocar a la mayoría de los miembros del órgano de administración, dirección o control de la otra empresa.

c) Una empresa tiene derecho a ejercer una influencia dominante sobre otra, en virtud de un contrato celebrado con ella o de una cláusula estatutaria de la segunda empresa.

d) Una empresa, accionista o asociada a otra, controla sola, en virtud de un acuerdo celebrado con otros accionistas o socios de la segunda empresa, la mayoría de los derechos de voto de sus accionistas o socios.

Se presumirá que no existe influencia dominante cuando los inversores no tengan implicación directa o indirecta en la gestión de la empresa en cuestión, sin perjuicio de los derechos que les correspondan en su calidad de accionistas.

También se considerarán empresas vinculadas las que mantengan alguna de dichas relaciones a través de una persona física o un grupo de personas físicas que actúen de común acuerdo, si dichas empresas ejercen su actividad o parte de la misma en el mismo mercado de referencia o en mercados contiguos, considerándose mercado contiguo el mercado de un producto o servicio situado en una posición inmediatamente anterior o posterior a la del mercado en cuestión.

6. En el caso de obras que den lugar o que afecten a bienes inmuebles, un funcionario designado por la Administración competente deberá levantar acta de no inicio, siempre a petición de la OPP/AOP correspondiente, antes de comenzar la misma.

La Administración competente determinará la pertinencia de la petición, levantando la citada acta o comunicando por escrito a la organización profesional que no es necesario, según proceda.

En caso de no solicitar dicha acta, la medida no será subvencionable.

Artículo 6. *Requisitos específicos y gastos elegibles para la línea de ayudas para la consolidación de organizaciones profesionales de los sectores de la pesca y de la acuicultura.*

1. Podrá concederse una ayuda por el 75 % de los gastos de gestión de las organizaciones profesionales de los sectores de la pesca y de la acuicultura durante los cinco años civiles siguientes a la fecha del reconocimiento. El importe de esta ayuda no podrá superar en ningún caso el 1 % del promedio del valor de la producción comercializada por la organización profesional durante los tres años anteriores a la solicitud de la ayuda. En el caso de las Organizaciones situadas en territorios ultraperiféricos la ayuda podrá alcanzar el 85 % de los gastos recogidos en el presente apartado.

2. Los gastos de gestión mencionados serán los gastos de constitución y funcionamiento efectivamente pagados por la organización profesional y que correspondan a las rúbricas siguientes:

a) Gastos generados por los trabajos preparatorios de constitución de la organización y gastos de elaboración del acta constitutiva y de sus estatutos si fuera necesario para adaptarse a la normativa que regula las organizaciones profesionales de la pesca recogidas en la OCM, así como los derivados de la modificación de éstos y gastos administrativos asociados. Las facturas que justifiquen este gasto deberán estar emitidas a nombre del beneficiario.

b) Gastos de personal (sueldos y salarios, gastos de formación, cotizaciones sociales) se considerarán los gastos de personal no imputados a las medidas de los PPYC;

c) Honorarios por servicios o asesoría técnica contratada para el mejor funcionamiento de la OPP, no se incluirán trabajos relacionados con la ejecución y preparación del PPYC;

d) Gastos indirectos: se abonará cantidad acreditada por medio de la documentación justificativa presentada de las siguientes categorías:

1.º Suministros (agua, luz, teléfono, gas);
2.º Gastos de material de oficina y de amortización, o derivados del arrendamiento del equipamiento de oficinas;
3.º Gastos generados por los medios de que disponen las organizaciones para el transporte del personal;
4.º Gastos de alquiler o, en caso de compra, gastos por intereses realmente abonados, y otros gastos derivados de la ocupación de los edificios destinados al funcionamiento administrativo de la organización de productores;
5.º Gastos de seguros conexos al transporte del personal, a los locales administrativos y al equipamiento de los mismos.

e) Gastos relacionados con la obtención de avales necesarios para la financiación externa de cara a la realización de los planes de producción y comercialización.

3. El importe de los gastos de gestión definidos con arreglo al apartado 2 deberá determinarse a partir de documentos comerciales y contables que tengan valor probatorio.
4. La ayuda por organización profesional y año no podrá superar el 1 % del promedio del valor de la producción comercializada por la organización profesional durante los tres años anteriores a la solicitud de la ayuda con un máximo de 100.000 euros. En caso de que en un año la ayuda concedida no haya alcanzado el máximo anual a percibir, en la siguiente convocatoria se podrá incrementar el límite máximo en un importe igual a la diferencia entre el máximo anual a percibir y la ayuda concedida, siempre y cuando este importe a incrementar no sobrepase el 30 % del límite anual establecido. Este incremento únicamente podrá aplicarse respecto al año anterior, no pudiendo acumularse en años sucesivos
5. En el caso de OPP y AOP, se comprobará el valor de la producción de igual manera que en el artículo 4.3.
6. En el caso de las OIP, podrán percibir ayudas exclusivamente para su consolidación y siempre que estén inscritas en el Registro de Organizaciones Interprofesionales Agroalimentarias establecido en la normativa nacional correspondiente, y su ámbito de actuación se extienda a todo el territorio nacional. Estas ayudas se concederán de la misma manera que las indicadas para las OPP y AOP, considerando el valor de la producción comercializada de la rama productora implicada en la actividad de la OIP.
7. En los casos de reestructuración de OPP y AOP derivadas de procesos de fusión o escisión podrán ser subvencionables únicamente los gastos de gestión de las organizaciones afectadas por nuevas resoluciones de reconocimiento por parte de la administración competente en cada caso.
8. No se podrá optar a recibir ayudas a la consolidación en aquellas anualidades en que se hayan percibido ayudas a la creación.

Artículo 7. *Normas en materia de reestructuraciones.*

(Suprimido)

Artículo 8. *Requisitos específicos en materia de presentación de los planes de producción y comercialización e informes anuales y de la solicitud de ayudas de OPP/AOP reestructuradas.*

(Suprimido)

TÍTULO II

Bases reguladoras de las subvenciones destinadas a las organizaciones profesionales en el marco del Fondo Europeo Marítimo, de Pesca y Acuicultura gestionadas por el Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente

CAPÍTULO I

Disposiciones comunes a todas las líneas de ayuda

Artículo 9. *Líneas de ayudas gestionadas por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.*

1. Conforme al artículo 2 del presente real decreto, se establecen las siguientes líneas de ayudas, que serán gestionadas por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación de acuerdo con las respectivas convocatorias, en concordancia con lo señalado por el artículo 26 del FEMPA, destinadas a las OPP y a AOP inscritas en el Registro de Organizaciones de Productores Pesqueros y Asociaciones de Organizaciones de Productores Pesqueros, establecido en el artículo 8 del Real Decreto 277/2016, de 24 de junio; y a las Organizaciones Interprofesionales inscritas en el Registro de Organizaciones Interprofesionales Agroalimentarias establecido en la normativa nacional correspondiente.

a) Subvenciones a las Organizaciones de Productores Pesqueros y Asociaciones de Organizaciones de Productores Pesqueros de ámbito nacional y transnacional, destinadas a la preparación y realización de los planes de producción y comercialización.

b) Subvenciones a las Organizaciones de Productores Pesqueros y Asociaciones de Organizaciones de Productores Pesqueros de ámbito autonómico, nacional y transnacional, destinadas al uso del mecanismo de almacenamiento.

c) Subvenciones a las Organizaciones Profesionales de los sectores de la pesca y de la acuicultura, de ámbito nacional y transnacional, que cumplan los requisitos establecidos en el Real Decreto 277/2016, de 24 de junio, destinadas a su consolidación.

Artículo 10. *Financiación y elegibilidad.*

1. La financiación de las subvenciones se efectuará con cargo al crédito disponible en la aplicación presupuestaria “ayudas al desarrollo de la nueva OCM para la comercialización de los productos pesqueros” de los vigentes Presupuestos Generales del Estado y con cargo a dicha aplicación o la que pueda sustituirla en años posteriores, estando condicionada la concesión de las subvenciones a la existencia de crédito adecuado y suficiente en el momento de la concesión.

2. La intensidad de ayuda pública que se aplique a cada línea de ayuda será la establecida en el artículo 2 ter del presente real decreto.

3. El porcentaje de cofinanciación del total de ayuda recibida será el establecido en el artículo 2 ter del presente real decreto.

4. No podrán optar a estas ayudas las organizaciones profesionales que incurran en alguna de las condiciones siguientes:

a) se encuentren en alguno de los supuestos establecidos en los artículos 63 y siguientes del Reglamento (UE) 2021/1060 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de junio de 2021, por el que se establecen las disposiciones comunes relativas al Fondo Europeo de Desarrollo Regional, al Fondo Social Europeo Plus, al Fondo de Cohesión, al Fondo de Transición Justa y al Fondo Europeo Marítimo, de Pesca y de Acuicultura, así como las normas financieras para dichos Fondos y para el Fondo de Asilo, Migración e Integración, el Fondo de Seguridad Interior y el Instrumento de Apoyo Financiero a la Gestión de Fronteras y la Política de Visados, Reglamento (UE) 2021/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de julio de 2021, por el que se establece el Fondo Europeo Marítimo, de Pesca y de Acuicultura, y por el que se modifica el Reglamento (UE) 2017/1004, Reglamento Delegado (UE) 2022/2181 de la Comisión de 29 de junio de 2022 por el que se completa el Reglamento (UE) 2021/1139 del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo al Fondo Europeo Marítimo, de Pesca y de Acuicultura, en lo que respecta a las fechas de inicio y los períodos de tiempo en relación con la inadmisibilidad de las solicitudes de ayuda.

b) hubieran sido sancionados con la imposibilidad de obtención de préstamos, subvenciones o ayudas públicas, de acuerdo con lo previsto en el título V de la Ley 3/2001, de 26 de marzo, y, en su caso, por la normativa de las comunidades autónomas,

c) se encuentren incursas en alguna de las causas de prohibición previstas en el artículo 13 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre y en la normativa específica de subvenciones que les sea de aplicación como beneficiarios, incluyendo a las personas físicas implicadas,

d) no se hallen al corriente en el cumplimiento de las obligaciones tributarias, y frente a la Seguridad Social.

Artículo 11. *Incompatibilidades.*

1. Estas subvenciones son incompatibles con la percepción de otras subvenciones, ayudas, ingresos o recursos para la misma actividad, procedentes de cualesquiera Administraciones o entes públicos o privados, nacionales, de la Unión Europea o de organismos internacionales.

2. El importe de las subvenciones en ningún caso podrá ser de tal cuantía que supere el coste de la actividad subvencionada.

3. Los beneficiarios deberán dar a conocer mediante declaración las ayudas que hayan obtenido o solicitado para la actividad subvencionada tanto al presentar la solicitud de ayudas, como en cualquier momento ulterior en el que se produzca esta circunstancia.

Artículo 12. *Procedimiento de concesión, notificaciones y convocatoria.*

1. El procedimiento de concesión de las ayudas será el de concurrencia competitiva, previsto en el artículo 23 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, conforme a los principios de publicidad, transparencia, objetividad, igualdad y no discriminación, eficacia en el cumplimiento de los objetivos y eficiencia en la asignación y utilización de los recursos públicos que señala el artículo 8.3 de dicha ley.

2. El procedimiento se iniciará de oficio mediante la correspondiente convocatoria aprobada por el órgano competente, que se publicará en la Base de Datos Nacional de Subvenciones y un extracto de la misma en el «Boletín Oficial del Estado».

3. Las propuestas de resolución provisional y definitiva, así como la resolución del procedimiento se notificarán mediante su publicación, en la sede electrónica del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente: http://www.mapama.gob.es/es/, durante un plazo no inferior a quince días hábiles, de acuerdo con lo señalado en el artículo 45.1.b) de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, y el artículo 26 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre.

De conformidad con el artículo 14.2 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, se llevarán a cabo las notificaciones por medios electrónicos a los solicitantes de las ayudas que en su caso procedan, mediante la comparecencia de los interesados en la sede electrónica mencionada, accediendo a su zona personal.

Artículo 13. *Forma y plazo de presentación de solicitudes.*

1. Las solicitudes se dirigirán al Ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación y se presentarán, en el registro electrónico accesible a través de la sede electrónica del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (https://sede.mapa.gob.es/portal/site/seMAPA), según el modelo establecido en la convocatoria, que estará disponible en dicha sede, o en cualquiera de los lugares previstos en el artículo 16.4 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre.

2. El plazo para la presentación de las solicitudes se fijará en la convocatoria, y será de al menos siete días hábiles, a contar desde la publicación del extracto de la convocatoria. Ésta indicará la documentación necesaria a aportar junto con la solicitud, la cual se presentará igualmente de forma electrónica en dicho registro electrónico accesible a través de la sede electrónica del Ministerio de Agricultura, pesca y Alimentación, salvo la que por su propia naturaleza no sea susceptible de ese tratamiento.

3. Si la solicitud no reuniera los requisitos establecidos en la convocatoria, el órgano competente requerirá al interesado para que la subsane en el plazo máximo e improrrogable de diez días hábiles, indicándole que, si no lo hiciese, se le tendrá por desistido de su solicitud, de conformidad con el artículo 23.5 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, previa resolución que deberá ser dictada en los términos previstos en el artículo 21, en relación con el artículo 68, de la Ley 39/2015, de 1 de octubre.

La documentación que, en su caso, sea requerida, se presentará igualmente de forma electrónica en dicho registro.

4. La solicitud deberá expresar el consentimiento u oposición para que el órgano instructor pueda comprobar o recabar de otros órganos, Administraciones o proveedores de información, la información sobre el cumplimiento de las obligaciones tributarias y con la Seguridad Social, según lo dispuesto en el artículo 22.4 del Reglamento de desarrollo de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre. En caso de oposición, el solicitante deberá aportar los certificados o pruebas que al efecto le exija la convocatoria.

5. Se podrá admitir la sustitución de la presentación de determinados documentos, que se especificarán en la convocatoria, por una declaración del solicitante, en los términos establecidos en el artículo 23.4 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre y según recoge el artículo 23 del presente real decreto.

6. Los requisitos específicos sobre las solicitudes y la documentación que deberá acompañar a la solicitud para cada línea de ayuda establecida en este real decreto, se encuentra recogida en los capítulos subsiguientes de este real decreto.

Artículo 14. *Ordenación, instrucción, evaluación y resolución.*

1. El titular del Departamento procederá a realizar la convocatoria pública de las ayudas, cuyo extracto será publicado en la forma señalada en el artículo 12.

2. La instrucción se llevará a cabo por la Subdirección General de Economía Pesquera, que realizará todas las actuaciones necesarias para la determinación, conocimiento y comprobación de los datos, en virtud de los cuales habrán de formular la propuesta de resolución.

3. El órgano instructor comprobará de oficio las condiciones y requisitos exigibles para la obtención de la ayuda, así como, en su caso, aquellos requisitos cuya justificación por el solicitante expresamente se contemplen en estas bases reguladoras o en las respectivas convocatorias.

4. La valoración y examen de las solicitudes se llevará a cabo por una Comisión de Valoración, en ausencia de conflictos de intereses, según lo dispuesto en el artículo 22.1 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones. Estará compuesta por tres funcionarios con rango al menos nivel 26 (un presidente, un vocal y un secretario, que será también miembro), que actuarán con voz y voto, siendo designados por el director general de Ordenación Pesquera y Acuicultura.

5. La Comisión examinará las solicitudes de ayuda, comprobando el cumplimiento de los requisitos regulados por la orden de convocatoria y demás normativa comunitaria y nacional.

6. A partir del estudio de las solicitudes presentadas, la Comisión de Valoración emitirá un acta firmada y fechada en el que se concrete el resultado de la evaluación, que estará dirigida al órgano instructor.

7. El órgano instructor, a la vista del expediente y el informe emitido por la Comisión de Valoración, elaborará una propuesta de resolución provisional. La propuesta deberá contener una relación de los solicitantes, su cuantía, la evaluación y criterios de valoración efectuados.

8. La propuesta de resolución provisional se notificará a los interesados según la forma prevista en la convocatoria, concediendo un plazo de diez días hábiles para presentar alegaciones.

9. Se podrá prescindir del trámite de audiencia cuando no figuren en el procedimiento ni sean tenidos en cuenta otros hechos ni otras alegaciones y pruebas que las aducidas por los interesados. En este caso, la propuesta de resolución formulada tendrá carácter de definitiva.

Las propuestas de resolución provisional y definitiva no crean derecho alguno a favor del beneficiario propuesto frente a la Administración, mientras no se le haya notificado la resolución de concesión y, como señala el artículo 12, se notificarán mediante su publicación en el portal del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente durante un plazo no inferior a quince días hábiles.

10. El funcionamiento de la Comisión de Valoración será atendido con los medios personales, técnicos y presupuestarios de la Dirección General de Ordenación Pesquera y ajustará su funcionamiento a las previsiones establecidas para los órganos colegiados en la sección 3.ª del capítulo II del título preliminar de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

11. Una vez aprobada la propuesta de resolución definitiva, el titular del Departamento dictará y notificará, en un plazo que no podrá exceder de seis meses a contar desde la publicación del extracto de la correspondiente convocatoria en el «Boletín Oficial del Estado», salvo que ésta posponga sus efectos a un momento posterior al amparo del artículo 25 de la ley 38/2003, de 17 de noviembre, la resolución del procedimiento mediante su publicación, en el mencionado portal del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente, durante un plazo no inferior a 15 días hábiles.

Dicha resolución será motivada de acuerdo con lo dispuesto en la convocatoria, haciendo alusión a las valoraciones realizadas por la correspondiente Comisión de Valoración, a cuyas actas podrán acceder los solicitantes interesados, accediendo al mencionado portal web del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente, y determinará los beneficiarios, la cuantía de la ayuda y, en su caso, de manera expresa, la desestimación del resto de las solicitudes.

Sin perjuicio de las obligaciones relativas a la identificación de la financiación europea, en cualesquiera modelos, tanto en soporte papel como electrónico, en todo instrumento de comunicación con el interesado, en la resolución de concesión y, en su caso, de pago, así como en cualesquiera soportes o medios de difusión deberá indicarse el origen de la financiación, especificando la cantidad procedente de los fondos estatales. En todo caso, se empleará el logo Gobierno de España-Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación y las representaciones gráficas que se determinen junto con el de la Unión Europea, conforme al modelo que se establezca.

12. La resolución pondrá fin a la vía administrativa y contra la misma podrá interponerse potestativamente recurso de reposición ante el Ministro de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente en el plazo máximo de un mes contado a partir del día siguiente a su notificación, con base en lo establecido en el artículo 123 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, o bien recurso contencioso-administrativo, de acuerdo con la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-administrativa, en el plazo máximo de dos meses.

13. En el caso de que se produjera la renuncia o la pérdida sobrevenida del derecho a la ayuda por parte de alguno de los beneficiarios, y siempre que se hubiera liberado crédito suficiente, se podrá acordar, sin necesidad de nueva convocatoria, el prorrateo del montante sobrante entre el resto de beneficiarios, en un plazo no superior a un mes desde la renuncia o pérdida del derecho.

Para ello, se comunicará mediante publicación en el mencionado portal del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente, durante un plazo no inferior a quince días hábiles, una propuesta de resolución concretando dicho prorrateo, a fin de que manifiesten los beneficiarios su aceptación o alegaciones, en dicha sede electrónica, en el plazo improrrogable de diez días hábiles.

El Ministro de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente dictará, en el plazo de un mes contado desde el fin del plazo para presentar alegaciones, una nueva resolución de concesión ampliando, en su caso, la cuantía de las ayudas. Contra esta resolución, que agota la vía administrativa, podrán interponerse los recursos indicados en el apartado 12 precedente.

14. La subvención concedida se comunicará a la Base de Datos Nacional de Subvenciones (BDNS) de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 18 y 20 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre. Asimismo se notificará en los términos establecidos en los artículos 40 y 41 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre.

15. Si en el plazo máximo previsto en este real decreto para dictar y notificar la resolución ésta no se hubiera practicado, la solicitud de ayuda se entenderá desestimada por silencio administrativo de acuerdo con lo previsto en el artículo 25.5 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre.

Artículo 15. *Criterios de valoración de solicitudes.*

Los criterios para la valoración de los distintos tipos de actuaciones que se convoquen al amparo de estas bases, así como su carácter excluyente o ponderación, se indican en los capítulos subsiguientes.

Artículo 16. *Pago y anticipos.*

1. El pago de las ayudas se realizará con posterioridad a la realización y justificación de la actividad objeto de ayuda.

2. Sin perjuicio de lo establecido en el apartado anterior, en el caso de los PPYC, la convocatoria dispondrá otorgar un anticipo de entre un 25 % y un 35 % del importe aprobado del PPYC, sin necesidad de constituir aval bancario. Con posterioridad a la concesión del anticipo no se aceptarán modificaciones de los PPYC que supongan una disminución por debajo del total del 50 % del importe aprobado del PPYC. El pago restante quedará condicionado a la justificación de la totalidad de los gastos, una vez efectuadas todas las comprobaciones necesarias por parte del órgano concedente. Potestativamente en el caso de las ayudas a los PPYC, se podrán efectuar pagos fraccionados en los porcentajes establecidos en sus convocatorias previamente justificados de los gastos efectuados de manera adicional a los anticipos.

3. La utilización de la figura del pago anticipado se ajustará al principio de eficiencia en la asignación y utilización de los recursos públicos contemplado en la Ley Orgánica 2/2012, de 27 de abril, de Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera.

4. Cada pago quedará condicionado a que exista constancia por parte del órgano instructor de que el beneficiario cumple todos los requisitos señalados en el artículo 34.5 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre.

5. **(Suprimido)**

6. El pago de las ayudas se efectuará en la cuenta bancaria que haya sido designada por el beneficiario ante la Secretaría General del Tesoro y Política Financiera del Ministerio de Economía, Industria y Competitividad.

Artículo 17. *Gastos subvencionables y justificación de las subvenciones.*

1. Serán subvencionables los gastos necesarios para la realización de las distintas actividades objeto de subvención que de manera indubitada respondan a la naturaleza de la misma y que sean realizados antes de que finalice el año natural en que se haya concedido la subvención.

Los gastos justificados u otros requisitos establecidos deberán guardar concordancia con el objetivo de la ayuda, ajustándose estrictamente al objetivo y las actividades expuestos de acuerdo con la tipología de costes elegibles establecida en este real decreto.

2. Se considera gasto realizado el que ha sido pagado con anterioridad a la finalización del periodo de justificación.

3. La entidad beneficiaria deberá presentar la justificación del cumplimiento de la finalidad de la subvención y la realización de las actividades en el plazo que se establezca en la convocatoria.

Sin perjuicio de que se concedan periodos de justificación adicionales en los casos en los que se prevean pagos fraccionados, en el caso de las ayudas a los PPYC la justificación de las ayudas podrá presentarse conjuntamente con el informe anual finalizando el plazo de presentación de la documentación justificativa correspondiente el 31 de marzo de cada anualidad

La justificación de las actividades subvencionadas se llevará a cabo mediante cuenta justificativa, de acuerdo con lo previsto en el artículo 72 del Reglamento de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, en cuyo caso, la cuenta justificativa vendrá acompañada, además de la memoria de actuación a que se refiere el apartado anterior del presente artículo, de una memoria económica conforme al artículo 72.2, cuyo contenido y requisitos concretos se determinarán en cada convocatoria y siempre conforme a lo establecido por el artículo 25.6 y el anexo de este real decreto. Asimismo, en tales casos, la justificación de la subvención podrá realizarse voluntariamente mediante la modalidad de cuenta justificativa con aportación de informe auditor de acuerdo con lo previsto en el artículo 74 del reglamento de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, en cuyo caso, además de la memoria de actuación a que se refiere el artículo 72.1 del citado reglamento, la cuenta justificativa vendrá acompañada de una memoria económica abreviada con el contenido definido en el artículo 72.2. En los términos de lo previsto en el artículo 74.3 del referido reglamento, el gasto

derivado de la revisión de la cuenta justificativa tendrá la condición de gasto subvencionable, con un límite de 3.000 euros.

3 bis. No obstante lo previsto en el apartado anterior, las correspondientes convocatorias podrán establecer que la justificación de la subvención se realice mediante régimen de "módulos", de acuerdo con lo establecido en los artículos 69 y 76 a 79 del Reglamento de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, cuyo contenido y requisitos concretos se determinarán en cada convocatoria. A estos efectos, la entidad beneficiaria presentará por medios electrónicos, en virtud de lo dispuesto en el artículo 14.2 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, en la sede electrónica del Departamento Ministerial, la documentación que se establece a continuación, cuyo contenido y requisitos se determinará en cada convocatoria.

Para la presentación de la documentación se deberán utilizar los modelos disponibles en la sede electrónica del Departamento:

a) Memoria de actuación justificativa del cumplimiento de las condiciones impuestas en la concesión de la subvención, indicando las actividades realizadas y los resultados obtenidos. El contenido de la memoria de actuación se determinará en la convocatoria.

b) Memoria económica justificativa del coste de las actividades realizadas, con el contenido mínimo que se establecerá en la convocatoria correspondiente, que incluirá los extremos establecidos en el artículo 78.2 del Reglamento de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre.

El importe que impute la entidad será el resultado de aplicar, para cada actividad realizada del proyecto aprobado, el coste unitario de los módulos que se determinen en cada convocatoria.

En ningún caso el importe que impute la entidad podrá superar la cuantía de la subvención inicialmente concedida en la resolución de concesión.

La convocatoria podrá determinar sistemas de cálculo de conformidad con lo dispuesto en el artículo 53.1.b), c) y d) del Reglamento (UE) n.º 2021/1060, de 24 de junio de 2021, por el que se establecen las disposiciones comunes relativas al Fondo Europeo de Desarrollo Regional, al Fondo Social Europeo Plus, al Fondo de Cohesión, al Fondo de Transición Justa y al Fondo Europeo Marítimo, de Pesca y de Acuicultura, así como las normas financieras para dichos Fondos y para el Fondo de Asilo, Migración e Integración, el Fondo de Seguridad Interior y el Instrumento de Apoyo Financiero a la Gestión de Fronteras y la Política de Visados.

3 ter. Sin perjuicio de lo previsto en los apartados 3 y 3 bis, la convocatoria podrá establecer la justificación de ciertas actividades subvencionadas a través del régimen de "módulos", y que determinados gastos que se especifiquen se deban justificar mediante cuenta justificativa.

4. Durante los cinco años siguientes al pago final al beneficiario, que será la fecha contable del último pago, este deberá:

a) No cesar la actividad productiva.

b) No cambiar la propiedad de la infraestructura o de un elemento de infraestructura de forma que proporcione una ventaja indebida y sin autorización expresa del órgano concedente.

c) No producir cambios sustanciales que afecten a la naturaleza, a los objetivos o a las condiciones de ejecución de la operación, de modo que se menoscaben sus objetivos originales.

5. Los beneficiarios deberán someterse a las actuaciones de comprobación que efectuará el órgano concedente o a cualquiera otra comprobación y control financiero que puedan realizar los órganos de control competentes, tanto nacionales como europeos, y aportar cuanta información les sea requerida en el ejercicio de las actuaciones anteriores, así como realizar los controles recogidos en cada uno de los planes anuales de actuación mencionados en el artículo 85 del Reglamento de desarrollo de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre.

6. Los beneficiarios deberán disponer de los libros contables, registros diligenciados y demás documentos en los términos exigidos por la legislación aplicable al beneficiario, así como de las facturas y demás justificantes de gasto de valor probatorio equivalente y los correspondientes justificantes de pago. Este conjunto de documentos constituye el soporte

justificativo de la ayuda concedida, y garantiza su adecuado reflejo en la contabilidad del beneficiario.

7. La acreditación de los gastos subvencionables para cada una de las líneas de ayudas del artículo 9 del presente real decreto, se realizará según lo dispuesto en los capítulos II, III y IV subsiguientes.

Artículo 18. *Actuaciones de comprobación y control.*

1. El beneficiario estará sometido a las actuaciones de comprobación a efectuar por el órgano concedente, así como a las de control por la Intervención General de la Administración del Estado y por el Tribunal de Cuentas y, en su caso, por la Comisión Europea, en virtud del artículo 108.1 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, relativo a ayudas estatales, y a lo establecido en la normativa relativa a la gestión de las ayudas financiadas con los fondos de la Unión Europea, y a cualquier otra normativa aplicable.

2. El órgano concedente podrá realizar las acciones de comprobación que establezca para verificar el cumplimiento de las condiciones exigidas al beneficiario, así como la realización por parte de los beneficiarios de la actuación objeto de ayuda.

3. Asimismo serán objeto de comprobación las condiciones indicadas en el artículo 7 del Real Decreto 277/2016, de 24 de junio.

Artículo 19. *Reintegro.*

1. El Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Alimentación solicitará el reintegro de la ayuda de forma proporcional al período durante el cual se incumplieran los requisitos dispuestos en el artículo 65 del Reglamento RDC y según se establece en el artículo 17 del presente real decreto.

2. Procederá el reintegro de la ayuda percibida, así como los intereses de demora correspondientes, en los casos previstos en los artículos 36 y 37 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, y éste se regirá por lo dispuesto en el título II de la misma, y en el título III del Reglamento de desarrollo de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, previo el oportuno expediente de incumplimiento.

3. Asimismo, procederá el reintegro de la ayuda así como los intereses de demora, que será el interés legal del dinero incrementado en un 25 %, si concurren uno o varios de los siguientes incumplimientos:

a) El incumplimiento de las actividades para las que se aprobó la ayuda será causa de reintegro total de la subvención.

b) El incumplimiento de los objetivos parciales o actividades concretas de la actuación conllevará la devolución de aquella parte de la ayuda destinada a tales objetivos o actividades o, en el caso de que así se establezca en la convocatoria, a la pérdida del derecho a cobro total o parcial.

c) La realización de modificaciones no autorizadas en el presupuesto financiable supondrá la devolución de las cantidades desviadas.

d) La no presentación, de acuerdo con lo establecido en la correspondiente convocatoria, de los informes anuales establecidos en el artículo 15 del Real Decreto 277/2016, de 24 de junio, dará lugar, pasados quince días hábiles tras el requerimiento del órgano concedente, al reintegro de la totalidad de la ayuda no justificada, de acuerdo con el artículo 70.3 del Reglamento de desarrollo de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre.

e) La no aportación de las tres ofertas en los casos previstos en el artículo 31.3 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, será causa de reintegro de la ayuda correspondiente al gasto en cuestión, salvo que la convocatoria de las ayudas fuera posterior al gasto realizado.

f) El incumplimiento de la obligación de dar publicidad a la ayuda concedida, en los términos del artículo 31.3 del Reglamento de desarrollo de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, y de lo establecido en el artículo 119 del Reglamento FEMPA, será causa del reintegro parcial del importe asociado a dicho incumplimiento.

No obstante, y sin perjuicio de lo dispuesto por la normativa europea y de las sanciones que en su caso puedan imponerse, si se produjera el incumplimiento de las obligaciones establecidas en esta letra, y si fuera aún posible su cumplimiento en los términos

establecidos, o pudieran realizarse acciones correctoras de la falta de publicidad, el órgano concedente requerirá al beneficiario para que adopte las medidas de difusión pertinentes en un plazo no superior a quince días hábiles, con expresa advertencia de las consecuencias que de dicho incumplimiento pudieran derivarse por aplicación del artículo 37 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre.

Artículo 20. *Infracciones y sanciones.*

El incumplimiento de lo dispuesto en estas bases reguladoras será sancionado de conformidad con lo establecido en el título V de la Ley 3/2001, de 26 de marzo, el título IV de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, y los artículos 12 y 13 de la Ley 38/1994, de 30 de diciembre.

CAPÍTULO II

Ayudas a los planes de producción y comercialización

Artículo 21. *Beneficiarios de las ayudas a los planes de producción y comercialización.*

Podrán ser beneficiarios de estas ayudas las Organizaciones de Productores Pesqueros y Asociaciones de Organizaciones de Productores Pesqueros de ámbito nacional y transnacional que se encuentren dados de alta en el Registro establecido en el artículo 8 del Real Decreto 277/2016, de 24 de junio y lleven a cabo planes de producción y comercialización (PPYC).

Artículo 22. *Requisitos para optar a la ayuda.*

1. Los PPYC deberán haber sido aprobados en cumplimiento de los objetivos de la OCM, contemplados en los artículos 3 y 7 del Reglamento OCM, y de acuerdo al artículo 14 del Real Decreto 277/2016, de 24 de junio.

2. Asimismo, deberán haber sido aprobados los informes anuales correspondientes al ejercicio de los PPYC indicados en el apartado anterior, de acuerdo con el artículo 28.5 del Reglamento OCM y con el artículo 15 del Real Decreto 277/2016, de 24 de junio.

3. En todo caso, deberán cumplirse todos los requisitos comunes establecidos en el capítulo I de este título.

Artículo 23. *Solicitudes.*

1. Sin perjuicio de lo establecido en el artículo 13, las solicitudes acompañarán la siguiente documentación:

a) Documentación acreditativa de la personalidad jurídica:

1.º Tarjeta de identificación fiscal de la organización profesional solicitante (NIF).

2.º Copia de la escritura de constitución y estatutos de la sociedad, así como las modificaciones ulteriores debidamente inscritas en el Registro correspondiente.

b) Datos de representante:

1.º El representante autorizará a la Secretaría General de Pesca a que se realice la comprobación de los datos de identidad mediante consulta al Sistema de Verificación de Datos de Identidad previsto en el apartado 3 del artículo único del Real Decreto 522/2006 de 28 de abril, marcando la casilla al efecto que figurará en el impreso de solicitud de las ayudas. En caso de no dar tal autorización, deberá aportar fotocopia del DNI.

2.º Poder u otra documentación acreditativa de las facultades representativas de la persona física que actúe como representante de la persona jurídica

3.º Se comprobará que la figura del representante de la OPP/AOP es conforme a lo establecido en el artículo 5 y 6 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, en relación a la representación y registros electrónicos de apoderamientos.

c) Facturas pagadas o documentos contables de valor probatorio equivalente que acrediten el gasto subvencionable de la solicitud, cuyos originales deberán aportarse para su

estampillado, según lo contemplado en el artículo 131.2 del Reglamento RDC. Asimismo, se acompañarán justificantes de las transferencias bancarias correspondientes.

d) Declaraciones del representante de la OPP o AOP:

1.º Declaración de que no ha recibido ni solicitado otras subvenciones, ayudas, ingresos o recursos para la misma finalidad, procedentes de cualesquiera Administraciones o entes públicos o privados, nacionales, de la Unión Europea o de organismos internacionales, en cumplimiento del artículo 14 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, sobre obligaciones de los beneficiarios.

2.º Declaración de no ser deudor por resolución de procedencia de reintegro de las causas recogidas en el artículo 37 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre.

3.º Declaración de no haber sido sancionado con la pérdida de la posibilidad de obtener subvenciones por incumplimiento de la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres.

4.º Declaración de no encontrarse incurso en alguno de los supuestos contemplados en el artículo 10 del Reglamento (UE) n.º 508/2014, relativo a la admisibilidad de solicitudes y operaciones no subvencionables.

5.º Declaración de no haber sido sancionado con la imposibilidad de obtención de préstamos, subvenciones o ayudas públicas, de acuerdo con lo previsto en el artículo 105 letra i) de la Ley 3/2001, de 26 de marzo, y en su caso, por la normativa de las comunidades autónomas.

6.º Declaración sobre el cumplimiento de todos los requisitos indicados en el artículo 13 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, necesarios para obtener la condición de beneficiario.

7.º Declaración de la acreditación del valor y volumen de la producción comercializada para el período que exija la convocatoria.

El solicitante deberá comprometerse expresamente en estas declaraciones a mantener el cumplimiento del respectivo requisito durante el período de tiempo inherente al reconocimiento o ejercicio del derecho al cobro de la subvención, según lo dispuesto en el artículo 69 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre.

Para ello, el órgano instructor se cerciorará del cumplimiento de las condiciones referidas con anterioridad a la concesión de la ayuda, mediante la información del Registro Nacional de Infracciones (SANCIPES), la Base de Datos Nacional de Subvenciones (BDNS) u otras fuentes oficiales.

3. Deberán aportar documentación acreditativa de estar al corriente en el pago de las obligaciones fiscales y de la Seguridad Social con anterioridad a dictarse la propuesta de resolución y al pago de la ayuda, según se establece en los artículos 14.1.e) y 34.5 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, mediante cualquiera de las siguientes opciones:

1.º Autorización expresa al órgano instructor para obtener de forma directa dicha acreditación marcando la casilla al efecto que figura en el impreso de solicitud de ayudas.

2.º En caso contrario, presentación de certificado por el solicitante que acredite estar al corriente en el pago de las citadas obligaciones en los momentos referidos de la tramitación.

No obstante, de haber caducado la validez de dichas certificaciones, deberán renovarse con anterioridad a dictarse la «propuesta de resolución» y al «pago de la ayuda».

Si a la hora de la comprobación telemática el solicitante no está dado de alta en la Seguridad Social, deberá presentar certificado justificativo de que la empresa no tiene trabajadores asalariados dados de alta a la misma.

4. La orden de convocatoria podrá requerir documentación adicional.

Artículo 24. *Criterios de valoración.*

1. Criterios Generales: Se valorarán las solicitudes de acuerdo a los siguientes criterios generales establecidos en el Programa operativo del FEMPA:

a) Adecuación de las solicitudes de ayudas por preparación y aplicación de los PPYC al análisis DAFO del programa operativo del FEMPA, así como a la estrategia, objetivos y medidas recogidas en el citado programa.

b) Adecuación de los indicadores de resultado, a cumplimentar en las solicitudes de ayudas por preparación y aplicación de los PPYC, referidos a la variación del valor en

primeras ventas de las organizaciones profesionales y variación del volumen de la producción en primeras ventas de OPP/AOP.

En las solicitudes de ayuda se valorará el incremento del valor de la producción como Alto, si se mantiene se valorará como Medio y, si hay una disminución se valorará como Bajo.

c) Implicación de las solicitudes de ayudas por preparación y aplicación de los PPyC, en la consecución de los objetivos establecidos en la Política Pesquera Común tal y como se disponen en el artículo 2 del Reglamento (UE) No 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) no 1954/2003 y (CE) no 1224/2009 del Consejo, y se derogan los Reglamentos (CE) no 2371/2002 y (CE) no 639/2004 del Consejo y la Decisión 2004/585/CE del Consejo.

2. Los criterios específicos se adecuarán a lo establecido en el documento “Criterios de Selección del FEMPA” aprobados por el Comité de Seguimiento y publicados en la página web del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación. En concreto deberán obedecer a los siguientes:

a) Criterio Medioambiental: se entenderá como tal aquellas medidas dirigidas a la consecución del objetivo de eficiencia energética.

b) Criterio Social: se entenderán aquellos que respondan al criterio de interés colectivo.

c) Criterio Técnico: se entenderá como tal la propia aprobación del PPyC por parte de las Autoridades Competentes responsables de la gestión de la OPP.

d) Criterio específico: la aprobación de los PPyC, así como sus correspondientes informes anuales, mediante resolución de la Dirección General de Ordenación Pesquera y Acuicultura.

3. Según el artículo 22.1 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, en el caso de solicitudes con igualdad de puntuación, de no alcanzar el presupuesto destinado en la convocatoria para atenderlas en su totalidad, se prorrateará el importe global máximo destinado a las subvenciones entre los beneficiarios, atendiendo a los gastos elegibles en que hayan incurrido. Esto mismo se aplicará en los supuestos previstos en el apartado 13 del artículo 14 del presente real decreto.

Artículo 25. *Gastos subvencionables y acreditación.*

1. Los gastos subvencionables y no subvencionables son los recogidos en el anexo del presente real decreto.

2. En virtud del artículo 30 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, y artículo 74 de su Reglamento de desarrollo, la justificación se realizará mediante cuenta justificativa con aportación de informe de auditor.

3. La documentación necesaria para justificar adecuadamente la ayuda, deberá demostrar con claridad que los gastos elegibles se han destinado a la preparación o ejecución de las medidas de los PPYC.

4. Los gastos subvencionables deberán haberse realizado durante el periodo de ejecución de la actividad subvencionada que se indique en la resolución de aprobación del informe anual del PPyC, a excepción del informe de auditor, así como la preparación del PPYC e informe anual, que serán subvencionables con anterioridad o posterioridad a dicho período de ejecución.

5. En todo caso, deberá acompañarse de una memoria económica justificativa que incluya la acreditación de todos los gastos contemplados en el anexo, junto con copia de las facturas o documentos de valor probatorio en el tráfico jurídico mercantil o con eficacia administrativa, así como de las transferencias bancarias correspondientes. El modelo y manera de cumplimentación de la memoria económica, se publicará en la convocatoria correspondiente.

Cuando se den las circunstancias del artículo 5.2 segundo párrafo de este real decreto y el artículo 31.3 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, se deberá probar de manera expresa, documentada y detallada la imposibilidad de obtener tres ofertas en la memoria en los términos de dicho artículo. Su demostración fehaciente es condición necesaria para que el gasto pueda ser admitido.

6. En todo caso, la justificación se adecuará a las reglas específicas previstas en el anexo cuando la convocatoria opte, conforme al artículo 17, por cuenta justificativa.

Artículo 26. *Cálculo de la cuantía de la ayuda.*

1. Para el cálculo de ayuda se tendrá en cuenta lo establecido en los artículos 14 y 15 del Real Decreto 277/2016, de 24 de junio.

2. La ayuda financiera anual no sobrepasará el 12 % del valor medio de la producción comercializada por la OPP o AOP durante los tres años civiles anteriores a la resolución de aprobación del PPYC.

3. En el caso de las OPP o AOP recién reconocidas, esta ayuda no sobrepasará el valor medio de la producción comercializada por los miembros de esa organización durante los tres años naturales anteriores en los porcentajes indicados en el párrafo anterior.

4. Se comprobará el valor y el volumen de la producción de las organizaciones profesionales del apartado anterior de la misma manera que lo indicado en el artículo 4.

CAPÍTULO III

Ayuda a la utilización del mecanismo de almacenamiento

Artículo 27. *Beneficiarios de las ayudas por la utilización del mecanismo de almacenamiento.*

Podrán ser beneficiarios de estas ayudas las OPP, y en su caso, AOP, de la pesca extractiva, de la acuicultura o conjuntas de pesca y acuicultura, de ámbito nacional, transnacional y autonómico, dadas de alta en el Registro establecido en el artículo 8 del Real Decreto 277/2016, de 24 de junio.

Artículo 28. *Requisitos para optar a la ayuda.*

1. Deben cumplirse los siguientes requisitos:

a) Los productos de la pesca y de la acuicultura que pueden recibir apoyo financiero son los establecidos en el anexo II o productos del Código NC 0302 enumerado en el anexo I, sección (a) del Reglamento de la OCM, para los que una vez puestos a la venta, no se haya encontrado comprador al precio de activación vigente, según resolución anual de la Secretaría General de Pesca, tal y como establece el artículo 16.2 del Real Decreto 277/2016, de 24 de junio.

b) Los productos podrán estabilizarse y/o transformarse, bien a bordo de los buques o bien en instalaciones en tierra, no pudiendo almacenarse en vivo en el caso de los productos de la acuicultura.

Los procesos mediante los cuales pueden estabilizarse los productos son la congelación, la salazón, el desecado, el marinado, así como la cocción o pasteurización.

Estos procesos pueden implicar el fileteado, troceado, o descabezado del producto.

Los lugares donde se almacenen los productos en tierra, después de haber sido puestos a la venta y no encontrar un comprador al precio de activación, tanto si los productos se han estabilizado a bordo del buque como si van a estabilizarse en tierra, deberán estar inscritos en el Registro General Sanitario de Empresas Alimentarias (RGSEAA).

c) Que los productos hayan sido almacenados al menos cinco días como mínimo, y se vuelvan a introducir al mercado para el consumo humano en una fase posterior.

d) Que los productos almacenados no superen los cuatro meses, a excepción del método de congelación, salazón y marinado indicados en el artículo 30 d) del Reglamento de la OCM.

e) Que los productos cumplan las normas comunes de mercado establecidas con arreglo al artículo 33 del Reglamento de la OCM y su calidad sea apta para el consumo humano.

f) Los productos puestos a la venta en vivo, fresco o refrigerado en una lonja o establecimiento autorizado por un miembro de la OPP que no alcancen el precio de activación deberán ser comprados por la OPP a sus asociados.

Se cumplimentará una nota de venta indicando que su destino es el almacenamiento, de acuerdo a lo establecido en el artículo 7 del Real Decreto 418/2015, de 29 de mayo, por el que se regula la primera venta de los productos pesqueros.

g) Asimismo, los productos deberán experimentar, en un plazo de cuarenta y ocho horas después de haber sido puestos a la venta y no encontrar comprador al precio de activación, una o varias de las transformaciones de alguna de las formas recogidas en el artículo 30.d) del Reglamento de la OCM.

h) En el caso de los productos estabilizados a bordo o procedentes de la acuicultura, deberán ofertarse los productos por un miembro de la OPP, siendo necesaria la renuncia de dos compradores al precio de activación y se deberá confeccionar una declaración de recogida o documento con similar información para los productos acuícolas por parte del establecimiento autorizado hasta que se reintroduzca en el mercado, momento en que se deberá confeccionar la nota de venta o documento de trazabilidad correspondiente, en aplicación del artículo 16.6 del Real Decreto 277/2016, de 24 de junio.

i) Se deberán incluir toda la documentación necesaria en la aplicación informática establecida en el artículo 6 del Real Decreto 277/2016, de 24 de junio, especialmente en materia de preavisos, confirmaciones, certificados y controles de almacenamiento o reintroducción al mercado, sin perjuicio de lo que indique la convocatoria correspondiente.

2. En todo caso, deberán cumplirse todos los requisitos comunes establecidos en el capítulo I de este título.

Artículo 29. *Solicitudes.*

1. Sin perjuicio de lo establecido en el artículo 13, las solicitudes acompañarán la misma documentación exigida en el artículo 23.

2. Sin perjuicio de lo establecido en el apartado 1 y de los requisitos que establezca la convocatoria, deberá aportarse además junto con la solicitud:

a) Certificado de la entidad acreditando la reintroducción al mercado para consumo humano de cada almacenamiento mediante la grabación de las facturas y sus correspondientes justificantes de pago en la aplicación informática OPPES.

En la citada aplicación se enlazarán los almacenamientos previamente verificados por la Administración con las facturas.

b) **(Suprimida)**

c) Ofertas y renuncias de dos compradores para cada especie al precio de activación para los productos estabilizados a bordo.

3. La orden de convocatoria podrá requerir documentación adicional.

Artículo 30. *Criterios de valoración.*

1. Sin perjuicio de los criterios generales del Programa del FEMPA indicados en el artículo 24 del presente real decreto, y de los criterios de selección específicos aprobados por el Comité de seguimiento del FEMPA y según el artículo 16.4 del Real Decreto 277/2016, de 24 de junio, se establecen los siguientes criterios de valoración de solicitudes, siendo 100 el máximo total de puntos que puede obtener cada solicitante:

a) Características de los productos que optan a la ayuda al almacenamiento, que procederán de los siguientes criterios:

1.º Los productos pesqueros puestos a la venta en vivo, fresco o refrigerado y que se estabilizan en tierra: 40 puntos.

2.º Los productos pesqueros estabilizados a bordo: 20 puntos.

b) Clasificación de la organización según el artículo 2.4 del Real Decreto 277/2016, de 24 de junio:

1.º Modalidad de pesca extractiva: 30 puntos.

2.º Modalidad de acuicultura: 40 puntos.

3.º Conjuntas de pesca y acuicultura: 50 puntos.

4.º Organizaciones de productores a pequeña escala: 60 puntos.

2. La puntuación final vendrá determinada por la suma de las puntuaciones recogidas en las letras a) y b) del apartado anterior.

3. En caso de empate, se dirimirá el resultado en función del valor de la producción comercializada en el ejercicio anterior a la solicitud, estableciéndose el orden de menor a mayor valor de producción.

4. Una vez ordenadas las solicitudes, se atenderá al pago de las mismas con el crédito que indique la correspondiente convocatoria. Según el artículo 22.1 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, de no alcanzar el presupuesto destinado en la convocatoria para atenderlas en su totalidad, se prorrateará el importe global máximo destinado a las subvenciones entre los beneficiarios, atendiendo a la puntuación obtenida en la valoración de los criterios. Esto mismo se aplicará en los supuestos previstos en el apartado 13 del artículo 14 del presente real decreto.

Artículo 31. *Gastos subvencionables y acreditación.*

1. Los gastos subvencionables son los derivados de los costes técnicos y financieros que generan los almacenamientos que cumplan los requisitos establecidos en el artículo 28. Su importe se fijará mediante resolución del Secretario General de Pesca en caso de activación del mecanismo.

2. En virtud del artículo 30 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre y artículo 69, apartado 1) del Reglamento de desarrollo de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, la justificación se realizará mediante cuenta justificativa con informe de auditor, según la sección 2.ª del capítulo II del título II del Reglamento de desarrollo de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, que deberá ser concordante con la información de la aplicación OPPES para cada almacenamiento efectuado.

3. Los citados documentos deberán demostrar con claridad que se ha producido el almacenamiento y posterior reintroducción al mercado.

4. Los almacenamientos deberán haberse realizado durante el periodo de ejecución de la actividad subvencionada que se indique en la resolución de concesión.

Artículo 32. *Cálculo de la cuantía de la ayuda.*

1. Para el cálculo de ayuda se tendrá en cuenta lo establecido en los artículos 16 y 17 del Real Decreto 277/2016 sin perjuicio de lo dispuesto en la disposición final segunda.

2. La determinación del importe final elegible vendrá dado por la multiplicación del número de toneladas almacenadas que se reintroduzcan al mercado, debidamente validado en la aplicación OPPES, multiplicadas por el importe de los costes técnicos y financieros siendo la cuantía máxima por almacenamiento la establecida en la resolución correspondiente para dos meses de almacenamiento.

Con el fin de que los beneficiarios no se vean perjudicados en el caso de productos que por su naturaleza de estabilización sufran mermas, se tomará este hecho en cuenta para el cálculo de la ayuda, debido a que las cantidades almacenadas no corresponderán a las reintroducidas.

3. Las cantidades subvencionables no superarán los 25 % de las cantidades anuales de los productos de la pesca incluidos en el anexo II o productos del Código NC 0302 enumerado en el anexo I, sección (a) del Reglamento de la OCM, comercializados por la OPP o AOP en el año civil de su almacenamiento.

4. La ayuda financiera anual no sobrepasará el 20 % del valor medio anual de la producción comercializada por los miembros de la OPP durante los tres años civiles anteriores a la publicación de la convocatoria o en el caso que no hayan comercializado producción alguna para ese periodo, se tomará el valor medio de la producción comercializada en los tres últimos años civiles de producción de esos miembros.

5. Se comprobará el valor y el volumen de la producción de las organizaciones profesionales del apartado anterior de la misma manera que lo indicado en el artículo 4.

CAPÍTULO IV

Ayudas para la consolidación de organizaciones profesionales de los sectores de la pesca y de la acuicultura

Artículo 33. *Beneficiarios de las ayudas a la consolidación de organizaciones profesionales y a la reestructuración de OPP y AOP.*

Son beneficiarios las organizaciones profesionales de ámbito nacional y transnacional que cumplan lo establecido en el artículo 6 del presente real decreto, y el resto de requisitos para su válida constitución, en particular estar dadas de alta ya sea en el Registro de Organizaciones de Productores Pesqueros y Asociaciones de Organizaciones de Productores o en el Registro de Organizaciones Interprofesionales Agroalimentarias establecido en la normativa nacional pertinente conforme al artículo 9.a).

Artículo 34. *Requisitos para optar a la ayuda.*

1. Los beneficiarios deberán cumplir los siguientes requisitos:

a) Haber sido reconocida por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación como una organización profesional, con resolución u orden de reconocimiento –según proceda– e inscripción en el Registro correspondiente.

Deberá encontrarse dado de alta en el momento de presentar la solicitud correspondiente a la anualidad que proceda.

b) En el momento de la convocatoria las organizaciones profesionales deberán haber cumplido las obligaciones que corresponda establecidas en el Real Decreto 277/2016, de 24 de junio, la normativa que regule las Organizaciones Interprofesionales en el ámbito nacional y demás normativa de desarrollo.

2. En todo caso, deberán cumplirse todos los requisitos comunes establecidos en el capítulo I de este título.

Artículo 35. *Solicitudes.*

1. Sin perjuicio de lo establecido en el artículo 13, las solicitudes acompañarán la misma documentación exigida en el artículo 23.

2. Sin perjuicio de lo establecido en el apartado 1, y de los requisitos que establezca la convocatoria, en el caso de OIP la Subdirección General de Economía Pesquera solicitará un certificado de la Dirección General de Industria Alimentaria del Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente para determinar que la OIP cumple con las obligaciones que le impone la normativa.

3. **(Suprimido)**

4. La orden de convocatoria podrá requerir documentación adicional.

Artículo 36. *Criterios de valoración.*

1. Sin perjuicio de los criterios generales del Programa del FEMPA indicados en el artículo 24 del presente real decreto, los criterios específicos se adecuarán a lo establecido en el documento “Criterios de Selección del FEMPA” aprobados por el Comité de Seguimiento y publicados en la página web del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación. En concreto deberán obedecer a los siguientes:

a) Criterio Medioambiental: se puntuará conforme al desarrollo de actividades dirigidas a la consecución del objetivo de eficiencia energética por parte de la organización.

b) Criterio Social: se entenderán aquellos que respondan al criterio de interés colectivo.

c) Criterio Técnico: se entenderá como tal el propio reconocimiento de la organización por parte de las Autoridades Competentes responsables de la gestión de la OPP y el mantenimiento del mismo según el resultado de los controles periódicos previstos en la normativa.

d) Criterio específico: el propio reconocimiento de la organización por parte de las Autoridades Competentes responsables de la gestión de la OPP y el mantenimiento del mismo según el resultado de los controles periódicos previstos en la normativa.

2. **(Suprimido)**

3. En caso de empate, se dirimirá el resultado en función del valor de la producción comercializada en el ejercicio anterior a la solicitud, estableciéndose el orden de menor a mayor producción.

4. Una vez ordenadas las solicitudes, se atenderá al pago de las mismas con el crédito que indique la correspondiente convocatoria. Según el artículo 22.1 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, de no alcanzar el presupuesto destinado en la convocatoria para atenderlas en su totalidad, se prorrateará el importe global máximo destinado a las subvenciones entre los beneficiarios, atendiendo a la puntuación obtenida en la valoración de los criterios. Esto mismo se aplicará en los supuestos previstos en el apartado 13 del artículo 14 del presente real decreto.

Artículo 37. *Gastos subvencionables y acreditación.*

Los gastos subvencionables y la acreditación se establecerán conforme a lo previsto en el artículo 6 y el anexo.

Artículo 38. *Cálculo de la cuantía de la ayuda.*

1. La determinación del importe final elegible vendrá dado por el valor en euros a tanto alzado correspondiente al 1 % de la media de la producción comercializada por los miembros de la OPP o AOP durante los últimos tres años civiles anteriores a la resolución, de acuerdo con el artículo 4.3.

En el caso de OIP el importe de la ayuda vendrá dado por el valor en euros a tanto alzado correspondiente al 1 % de la media de la producción de la rama productora durante los últimos tres años civiles anteriores a la solicitud, de acuerdo con el artículo 4.3.

2. La ayuda se concederá durante los cinco primeros años civiles siguientes a la fecha del reconocimiento de acuerdo con el artículo 6.1.

3. La ayuda por organización profesional y año no podrá superar el 1 % del promedio del valor de la producción comercializada por la organización profesional durante los tres años anteriores a la solicitud de la ayuda con un máximo de 100.000 euros. En caso de que en un año la ayuda concedida no haya alcanzado el máximo anual a percibir, en la siguiente convocatoria se podrá incrementar el límite máximo en un importe igual a la diferencia entre el máximo anual a percibir y la ayuda concedida, siempre y cuando este importe a incrementar no sobrepase el 30 % del límite anual establecido. Este incremento únicamente podrá aplicarse respecto al año anterior, no pudiendo acumularse en años sucesivos.

Disposición adicional primera. *Revisión extraordinaria de planes de producción y comercialización e informes anuales.*

1. Sin perjuicio de lo establecido en el artículo 15 del Real Decreto 277/2016, de 24 de junio, de manera excepcional, las Administraciones competentes podrán permitir a aquellas organizaciones que lo soliciten, por una sola vez y con el límite máximo de 3 meses a partir de la entrada en vigor del presente real decreto, una revisión de los planes de producción y comercialización e informes anuales de los años 2014, 2015, 2016,2017 de manera que puedan ajustarse al presente real decreto, en especial, en lo relativo a los gastos subvencionables para los PPYC.

Disposición adicional segunda. *Organizaciones de Productores de ámbito transnacional reconocidas con anterioridad a la entrada en vigor del presente real decreto.*

La resolución de reconocimiento la organización de Productores correspondiente como de ámbito transnacional que se haya dictado con anterioridad a la entrada en vigor del presente real decreto se considerará que equivale a la presentación y aprobación del Plan de reestructuración previsto en el artículo 7.

Disposición transitoria única. *Convocatorias publicadas por las Administraciones públicas.*

Sin perjuicio de lo establecido en la disposición adicional primera, las convocatorias publicadas por la Comunidad Autónoma de Galicia mediante las Órdenes de 28 de octubre de 2016 (DOG número 218) y de 31 de diciembre de 2016 (DOG número 17) para la concesión de subvenciones a las organizaciones de productores pesqueros y asociaciones de organizaciones de productores pesqueros del sector de la pesca y de la acuicultura para

la preparación y aplicación de los planes de producción y comercialización, financiadas con el FEMPA, y la convocatoria publicada por la Comunidad Autónoma de Andalucía mediante la Orden de 10 de julio de 2017 (BOJA número 134), por la que se establecen las ayudas previstas al amparo de bases reguladoras para para la concesión de subvenciones a las organizaciones profesionales en el sector de los productos de la pesca y de la acuicultura, en el marco del Programa Operativo del FEMPA, se resolverán según las bases reguladoras de las que dependan.

Disposición derogatoria única. *Derogación normativa.*

Quedan derogadas las siguientes disposiciones:

1. Real Decreto 2595/1976, de 30 de octubre, por el que se establecen primas al desguace de buques pesqueros.
2. Real Decreto 519/1986, de 7 de marzo, por el que se regulan las ayudas de modernización y reconversión de buques pesqueros de eslora comprendida entre 9 y 12 metros entre perpendiculares.
3. Real Decreto 535/1987, de 10 de abril, sobre construcción de buques pesqueros de seis o más metros y menores de nueve metros de eslora entre perpendiculares y ayudas complementarias en materia de estructuras del sector pesquero y de la acuicultura.
4. Real Decreto 1391/1990, de 8 de noviembre, sobre la construcción y modernización de buques pesqueros de eslora entre perpendiculares inferior a seis metros y sobre la materialización de bajas.
5. Real Decreto 1437/1992, de 27 de noviembre, por el que se fijan las normas sanitarias aplicables a la producción y comercialización de los productos pesqueros y de la acuicultura.
6. Real Decreto 1840/1997, de 5 de diciembre, por el que se modifican las normas sanitarias aplicables a la producción y comercialización de los productos pesqueros y de la acuicultura fijadas por el Real Decreto 1437/1992, de 27 de noviembre.
7. Real Decreto 2666/1998, de 11 de diciembre, por el que se establecen los criterios de selección para el fomento de la mejora de las condiciones de transformación y comercialización de productos agrarios, de la pesca, de la acuicultura y de la alimentación.
8. Decreto 1507/1967, de 30 de junio, por el que por motivos e interés público se concede exención de derechos arancelarios de importación y de Impuesto de Compensación de Gravámenes Interiores para los buques pesqueros de origen extranjero menores de 200 toneladas de registro bruto y de 600 CV que se abanderen en España con matriculación en los puertos de Ceuta y Melilla, así como para los materiales que se importen para la construcción, reforma o reparación de los mismos.
9. Decreto 2494/1974, de 9 de agosto, por el que se establece la obligatoriedad de aportar bajas en la Tercera Lista para acceder a la construcción de buques pesqueros.
10. Decreto por el que se amplía el alcance del Decreto 2494/1974, de 9 de agosto, y se establece la obligatoriedad de aportar bajas en la Tercera Lista para acceder a la importación de buques pesqueros.
11. Orden de 18 de abril de 1985 por la que se regula la concesión de ayudas a las organizaciones de productores pesqueros, con destino a mejorar la comercialización de sus productos y favorecer su acceso a canales de comercialización directos.
12. Orden de 7 de julio de 1986 por la que se regula la concesión de ayudas a las Cofradías de Pescadores, Cooperativas, Asociaciones Extractivas, de Acuicultura y Organizaciones de Productores Pesqueros para la creación y equipamiento de lonjas y mercados.
13. Orden de 1 de marzo de 1991 sobre el procedimiento de solicitud de las ayudas globales a tanto alzado a percibir por las Organizaciones de Productores Pesqueros por retirada del mercado de los productos indicados en el anexo VI del Reglamento (CEE) número 3.796/81.
14. Orden APA/85/2004, de 15 de enero, por la que se establece el procedimiento para la concesión de las ayudas a la constitución y funcionamiento de las organizaciones de productores pesqueros y a sus asociaciones, y las destinadas a facilitar la ejecución de los planes de mejora de la calidad de los productos pesqueros.

15. Orden APA/869/2007, de 14 de marzo, por la que se fija el valor a descontar del importe de las ayudas globales para las partidas sometidas al régimen de compensación a tanto alzado, para las especies incluidas en el anexo IV del Reglamento (CE) 104/2000, y para las Organizaciones de Productores Pesqueros hayan fijado precios autónomos.

16. Orden ARM/1282/2010, de 6 de mayo, por la que se establecen las bases reguladoras de las ayudas a las organizaciones de productores pesqueros, de ámbito nacional, previstas en el artículo 37, letra n) del Reglamento (CE) n.º 1198/2006 y en el artículo 9 del Reglamento (CE) n.º 104/2000.

17. Orden por la que se dan normas sobre el suministro de pertrechos y provisiones nacionales a los buques despachados con destino al extranjero y a los buques pesqueros de altura y gran altura.

18. Orden por la que se regula la desgravación fiscal a la exportación, reconocida por la de 15 de julio de 1975, de los pertrechos y provisiones nacionales suministrados a buques despachados con destino al extranjero y a pesqueros de altura y gran altura.

19. Resolución de la Dirección General de Comercio Exterior por la que se autoriza la venta en puertos extranjeros de pesca capturada en altura por barcos pesqueros españoles.

20. Orden de 10 de julio de 1963 sobre préstamos con destino a la instalación de sistemas de congelación y refrigeración en buques pesqueros entre 250 y 500 toneladas, entrados en servicio con posterioridad al año 1955.

21. Orden de 31 de julio de 1963 sobre autorización al Banco de Crédito a la Construcción para la concesión de préstamos destinados a la construcción de barcos pesqueros de técnicas modernas en el próximo ejercicio.

22. Orden de 5 de agosto de 1963 por la que se dictan normas para la petición de préstamos con destino a la instalación de sistemas de congelación a bordo de determinados pesqueros.

23. Orden de 3 de julio de 1964 sobre autorización al Banco de Crédito a la Construcción para la concesión de préstamos destinados a la construcción de barcos pesqueros de técnicas modernas.

24. Orden de 19 de mayo de 1965 sobre concesión de crédito para la construcción de buques pesqueros de nuevas técnicas.

25. Orden de 9 de julio de 1965 sobre normas para la petición de préstamos con destino a la construcción de unidades pesqueras de gran autonomía y de apoyo de flotillas de pesqueros.

26. Resolución por la que se establece el control sanitario de contaminación por mercurio en el pescado y productos pesqueros.

27. Resolución por la que se regula la documentación relativa a los buques que se aporten como bajas en la Tercera Lista para acceder a la construcción de buques pesqueros, según lo dispuesto en la Orden del Ministerio de Comercio de 11 de diciembre de 1974.

28. Orden por la que se regulan las bajas necesarias en la Tercera Lista para acceder a la importación de buques pesqueros, según lo dispuesto en el Decreto 2879/1975, de 31 de octubre.

29. Orden sobre regulación del trámite de expedientes de concesión de primas al desguace de buques pesqueros que se establece en el Real Decreto 2595/1976, de 30 de octubre.

30. Resolución de 17 de marzo de 1982, de la Dirección General de Comercio Interior, sobre nuevo modelo de certificado del Registro Especial de Entidades y Centrales de Distribución de Productos Agropecuarios y Pesqueros para la Alimentación a que se refiere el Real Decreto de la Presidencia del Gobierno 1882/1978, de 26 de julio, regulado de acuerdo con lo establecido por la Orden de 22 de mayo de 1980 del Ministerio de Comercio y Turismo.

31. Orden de 19 de diciembre de 1983 por la que se establece el valor de la prima adicional a la construcción naval en el caso de buques pesqueros.

32. Orden de 17 de abril de 1985 por la que se regulan las bajas necesarias de la tercera lista para acceder a la construcción de buques pesqueros que no estén acogidos al crédito oficial.

33. Orden de 22 de octubre de 1987 por la que se amplían, para el año 1987, las actividades prioritarias definidas en el Real Decreto 1462/1986, para la mejora de las condiciones de transformación y comercialización de los productos agrarios y pesqueros.

34. Orden de 7 de marzo de 1988 sobre tramitación de expedientes de construcción de buques pesqueros de seis o más metros y menores de nueve metros de eslora entre perpendiculares, de acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 535/1987, de 10 de abril.

35. Orden de 20 de mayo de 1988 por la que se regulan las titulaciones menores para el mando de buques pesqueros.

36. Orden de 30 de noviembre de 1988 por la que se amplía para el año 1988 las actividades prioritarias definidas en el Real Decreto 1462/1986, de 13 de junio, por el que se fomenta la mejora de las condiciones de transformación y comercialización de productos agrarios y pesqueros.

37. Resolución de 22 de febrero de 1989, del Fondo de Regulación y Organización del Mercado de los Productos de la Pesca y Cultivos Marinos (FROM), por la que se da publicidad a los precios de retirada autónomos fijados por las Organizaciones de Productores Pesqueros y se establece el procedimiento de control en la concesión de las ayudas a tanto alzado previstas en el Reglamento (CEE) 3796/81, para los productos pesqueros incluidos en su anexo VI.

38. Orden de 10 de mayo de 1989 por la que se establecen las ayudas nacionales para la adaptación de los buques pesqueros de eslora entre perpendiculares inferior a nueve metros en la pesca de cerco, y a 12 metros en el arrastre de fondo del Mediterráneo, en el supuesto de cambio a otras modalidades preferentes de pesca.

39. Orden de 13 de marzo de 1989 por la que se amplían para el año 1989 las actividades prioritarias definidas en el Real Decreto 1462/1986, de 13 de junio, por el que se fomenta la mejora de las condiciones de transformación y comercialización de productos agrarios y pesqueros.

40. Orden de 17 de julio de 1989 por la que se establecen las normas sobre el procedimiento de tramitación de las solicitudes de ayudas económicas para la realización de inversiones relativas al equipamiento de puertos pesqueros.

41. Orden de 13 de septiembre de 1990 por la que se amplían para el año 1990 las actividades prioritarias definidas en el Real Decreto 1462/1986, de 13 de junio, por el que se fomenta la mejora de las condiciones de transformación y comercialización de productos agrarios y pesqueros.

42. Orden de 28 de febrero de 1991 por la que se amplían para el año 1991 las actividades prioritarias definidas en el Real Decreto 1462/1986, de 13 de junio, por el que se fomenta la mejora de las condiciones de transformación y comercialización de productos agrarios y pesqueros.

43. Orden de 1 de marzo de 1991 sobre el procedimiento de solicitud de las ayudas globales a tanto alzado a percibir por las Organizaciones de Productores Pesqueros por retirada del mercado de los productos indicados en el anexo VI del Reglamento (CEE) número 3.796/81.

44. Resolución de 6 de marzo de 1991, del Fondo de Regulación y Organización del Mercado de los Productos de la Pesca y Cultivos Marinos (FROM), por la que se da publicidad a los precios de retirada autónomos fijados para la campaña de 1991 por las Organizaciones de Productores Pesqueros de los productos indicados en el anexo VI del Reglamento (CEE) número 3.796/1981, y se fija el importe de las ayudas globales para la mencionada campaña.

45. Orden de 7 de marzo de 1991, sobre el procedimiento de solicitud de las compensaciones financieras a percibir por las Organizaciones de Productores Pesqueros por retirada del mercado de los productos pesqueros indicados en las letras A y D del anexo I del Reglamento (CEE) número 3.796/81.

46. Orden de 11 de junio de 1992 por la que se establecen las condiciones de concesión de excepciones temporales, respecto a las normas sanitarias aplicables a la producción y puesta en el mercado de los productos pesqueros, en lo que se refiere a las exigencias de equipos y de estructuras de los buques factoría, establecimientos, mercados de subasta (lonjas) y mercados mayoristas.

47. Orden de 12 de junio de 1992 por la que se amplían para el año 1992 las actividades prioritarias definidas en el Real Decreto 1462/1986, de 13 de junio, por el que se fomenta la mejora de las condiciones de transformación y comercialización de productos agrarios y pesqueros.

48. Resolución de 2 de junio de 1992, de la Dirección General de Mercados Pesqueros, por la que se modifica y corrigen los errores de la Resolución de 20 de febrero de 1992, por la que se da publicidad a los precios de retirada autónomos de los productos indicados en el anexo VI del Reglamento (CEE) número 3.687/91, fijados para la campaña de 1992 por las Organizaciones de Productores Pesqueros, y se establece el importe de las ayudas globales para la mencionada campaña.

49. Orden de 27 de julio de 1993 por la que se amplían para el año 1993 las actividades prioritarias definidas en el Real Decreto 1462/1986, de 13 de junio, por el que se fomenta la mejora de las condiciones de transformación y comercialización de productos agrarios y pesqueros

50. Orden de 13 de octubre de 1995 por la que se amplían para el año 1995 las actividades prioritarias definidas en el Real Decreto 1462/1986, de 13 de junio, por el que se fomenta la mejora de las condiciones de transformación y comercialización de productos agrarios y pesqueros.

51. Orden de 13 de diciembre de 1996 por la que se amplían para el año 1996 las actividades prioritarias definidas en el Real Decreto 1462/1986, de 13 de junio, por el que se fomenta la mejora de las condiciones de transformación y Comercialización de los productos agrarios y pesqueros.

52. Orden de 4 de noviembre de 1997 por la que se amplían para el año 1997 las actividades prioritarias definidas en el Real Decreto 1462/1986, de 13 de junio, por el que se fomenta la mejora de las condiciones de transformación y comercialización de los productos agrarios y pesqueros.

53. Orden de 27 de agosto de 1998 por la que se amplían para el año 1998 las actividades prioritarias definidas en el Real Decreto 1462/1986, de 13 de junio, por el que se fomenta la mejora de las condiciones de transformación y comercialización de los productos agrarios y pesqueros.

54. Orden ARM/327/2010, de 11 de febrero, por la que se establecen las bases reguladoras para la concesión de ayudas con finalidad estructural en el sector de la pesca dirigidas a inversiones a bordo de buques pesqueros y selectividad, ajustes de los esfuerzos pesqueros, ayudas a la pesca costera artesanal y compensación socioeconómica para la gestión de la flota pesquera comunitaria, en las ciudades de Ceuta y Melilla durante el periodo 2010-2013.

Disposición final primera. *Modificación del Real Decreto 418/2015, de 29 de mayo, por el que se regula la primera venta de los productos pesqueros.*

El Real Decreto 418/2015, de 29 de mayo, por el que se regula la primera venta de los productos pesqueros, queda modificado en los siguientes términos:

Uno. El apartado 2 del artículo 5 queda redactado como sigue:

«2. A efectos de lo dispuesto en el apartado anterior, en los siguientes supuestos, la primera venta podrá no efectuarse en lonja y se realizará en los establecimientos autorizados por las comunidades autónomas.

a) Cuando la primera venta se lleve a cabo en los territorios insulares que no dispongan de lonja.

b) Cuando se trate de la captura especies eurihalinas, especialmente la anguila (*Anguilla anguilla*) y la lamprea (*Petromyzon marinus)*.

c) Cuando se trate de capturas realizadas con la modalidad de pesca de almadraba.»

Dos. El apartado 2 del artículo 12 queda redactado como sigue:

«2. Las notas de venta, documentos de transporte, declaraciones de recogida y documentos de trazabilidad se remitirán, de forma electrónica, de manera que la

información esté en poder de las comunidades autónomas y la Secretaría General de Pesca en tiempo real desde que se produzca.»

Tres. La disposición transitoria única queda redactada como sigue:

«Disposición transitoria única. *Período de adaptación.*

Las Administraciones competentes, lonjas y establecimientos autorizados y resto de operadores afectados, dispondrán hasta el 31 de diciembre de 2017 para adaptarse a lo dispuesto en el artículo 12.2 del presente real decreto.»

Disposición final segunda. *Modificación del Real Decreto 277/2016, de 24 de junio, por el que se regulan las organizaciones profesionales en el sector de los productos de la pesca y de la acuicultura.*

El Real Decreto 277/2016, de 24 de junio, por el que se regulan las organizaciones profesionales en el sector de los productos de la pesca y de la acuicultura, queda modificado en los siguientes términos:

Uno. Se añade un nuevo apartado 3 al artículo 6, con el siguiente texto:

«3. Asimismo, en el ámbito de las competencias atribuidas a la Dirección General de Ordenación Pesquera, esta aplicación informática contará con la información de cofradías de pescadores y sus Federaciones, así como otras organizaciones representativas de la producción primaria, de la rama de la transformación y de la comercialización.»

Dos. Se modifica el apartado 2 y se añade un nuevo apartado 4 al artículo 7 con el siguiente texto:

«2. Las Administraciones competentes deberán realizar un control de todas sus organizaciones profesionales antes del 31 de diciembre de 2018, sin perjuicio de los controles que pueda realizar la Comisión Europea según lo dispuesto en el artículo 20 del Reglamento de la OCM.»

«4. Las organizaciones de productores pesqueros deberán ser auditadas en materia económica por Universidades, organismos públicos especializados u otras empresas privadas de reconocido prestigio, con una periodicidad bienal, a partir del año 2018 y que podrá ser subvencionable en el marco de los planes de producción y comercialización. En especial, se analizará una muestra de cada segmento de las modalidades indicadas en el artículo 2.4, para estudiar la viabilidad de cada unidad productiva y las especies producidas.»

Tres. El apartado 3 del artículo 16 queda redactado como sigue:

«3. Los almacenamientos se tomarán en cuenta siguiendo las campañas establecidas en el artículo 14.4. Aquellos almacenamientos que superen los cuatro meses, a excepción del método de congelación, salazón y marinado indicados en el artículo 30.d) de la OCM, no serán subvencionables a efectos de las convocatorias correspondientes, siendo la cuantía máxima por almacenamiento la establecida en la resolución correspondiente para un mes de almacenamiento.»

Disposición final tercera. *Título competencial.*

1. Este real decreto se dicta al amparo del artículo 149.1.13.ª de la Constitución Española, en materia de bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica.

2. No obstante, lo relativo a la regulación de las ayudas a la creación y reestructuración de organizaciones profesionales se dicta conjuntamente al amparo del artículo 149.1.19.ª de la Constitución Española en materia de bases de ordenación del sector pesquero.

3. Las modificaciones contenidas en las disposiciones finales primera y segunda se amparan en los títulos competenciales establecidos en las normas objeto de modificación.

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» con efectos desde el 1 de enero de 2014.

ANEXO

Determinación de gastos subvencionables

La justificación de las actividades subvencionadas se llevará a cabo mediante cuenta justificativa, de acuerdo con lo previsto en el artículo 72 del Reglamento de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre.

No obstante lo previsto en el párrafo anterior, en el caso de los gastos de personal, las correspondientes convocatorias podrán establecer que la justificación de la subvención se realice mediante régimen de “módulos”, de acuerdo con lo establecido en los artículos 69 y 76 a 79 del Reglamento de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, cuyo contenido y requisitos concretos se determinarán en cada convocatoria.

A. Ayudas a los planes de producción y comercialización.

Consideraciones generales

Las medidas previstas en los PPYC podrán ejecutarse directamente a través del titular, por terceros o mediante una combinación de ambos.

Se consideran gastos del titular, aquellos gastos relativos al personal de estructura o contratado por una duración determinada, para la supervisión, preparación y elaboración de los PPYC, o la ejecución de las medidas contempladas en los planes, así como aquellos gastos de viaje que procedan como todo o parte de una medida aprobada en el PPYC.

Se consideran gastos de gestión, aquellos gastos a terceros derivados de servicios externos, suministros, obras, convenios, u otros gastos de viaje no incluidos en el apartado anterior, para la preparación o ejecución de medidas de los PPYC.

La acreditación de estos gastos se realizará mediante la presentación de facturas justificativas.

Gastos subvencionables

Los siguientes gastos podrán ser subvencionables:

a) Gastos de personal propio, ya sea de estructura o contratado para una medida concreta del PPYC, incluidos aquellos costes indirectos que procedan salvo en el caso de que se haya solicitado ayuda a la consolidación.

En todo caso, se considerará personal de estructura a todos los miembros dados de alta en el NIF de la organización con cargo de Gerente u otros cargos de dirección, así como otro personal según proceda en este anexo. Se considerará personal contratado aquel personal con las características establecidas en este anexo.

b) Subcontratación de empresas externas o profesionales independientes para la preparación o realización de alguna o algunas de las medidas incluidas en el PPYC, incluidas las obras, correspondientes a medidas previamente aprobadas en el PPYC, así como la realización del informe de auditoría para la cuenta justificativa

c) Adquisición de bienes y suministros.

d) Convenios de colaboración con organismos científicos y otras entidades, que deberán formalizarse por escrito y recogerá el objeto del mismo, los trabajos a realizar, el tiempo de ejecución y el presupuesto, debidamente desglosado por capítulos.

e) Gastos de desplazamientos, alojamiento y manutención para la asistencia a ferias, congresos, cursos, jornadas o eventos similares, en medidas aprobadas en el PPYC, incluidos los salarios del personal contratado expresamente según en este anexo.

Los gastos subvencionables descritos se clasificarán en las categorías de gastos del titular y gastos de gestión. Su desglose será el siguiente:

1. Gastos del titular.

Dentro de los gastos del titular se podrán considerar los gastos de personal propio (estructura o contratado), los costes indirectos y los gastos por asistencia de viajes.

1.1 Gastos de personal.

1.1.1 Gastos de personal de estructura.

Definición: actividades relativas a la supervisión y control realizadas por el personal propio de la organización, para la adecuada programación, desarrollo, y en su caso, elaboración de los PPYC o ejecución de las medidas de los planes. El personal de estructura deberá justificar su participación y horas de dedicación en las actividades relacionadas con los PPYC.

Cálculo en caso de sistema de cuenta justificativa: para el cálculo de los gastos de personal propio de estructura, se aplicará un coste unitario por hora no superior a las correspondientes al grupo profesional equivalente, conforme al nivel de estudios que figure en el contrato o documentación acreditativa de dicho nivel, según las retribuciones, incluidas las complementarias y cotizaciones sociales, del personal laboral incluido en el Convenio Colectivo Único de la Administración General del Estado, y con los importes adecuados a los dispuesto en la Ley de Presupuestos Generales del Estado y determinados por Acuerdo de la CECIR, con un límite máximo de 1.720 horas anuales, acreditados para el personal de estructura perteneciente a los distintos grupos de cotización del Régimen General de la Seguridad Social o Régimen Especial de los Trabajadores del Mar.

Justificación:

– Contrato laboral por la OPP o AOP.
– Nóminas.
– Memoria justificativa aprobada por la Junta Directiva de la organización, que especifique el objeto de los trabajos a realizar y tiempo de ejecución expresado en horas del personal para cada medida.
– Justificante del pago de la nómina y cotizaciones sociales (transferencia bancaria).

1.1.2 Gastos de personal contratado expresamente para la preparación y/o ejecución de las medidas de los PPYC.

Definición: contratación de personal que se incorpora a la organización, con objeto de preparar el PPYC y/o desarrollar medidas incluidas en los PPYC. Estos tendrán una dedicación total en relación a las actividades que se realizarán en torno a los PPYC.

Cálculo en caso de sistema de cuenta justificativa: serán elegibles los gastos derivados de nóminas y cotizaciones sociales, se aplicará un coste unitario por hora no superior a las correspondientes al grupo profesional equivalente conforme al nivel de estudios que figuren en el contrato o documentación acreditativa de dicho nivel, según las retribuciones, incluidas las complementarias y cotizaciones sociales, del personal laboral incluido en el Convenio Colectivo Único de la Administración General del Estado, y con los importes adecuados a los dispuesto en la Ley de Presupuestos Generales del Estado y determinados por Acuerdo de la CECIR, para un contrato a jornada completa de 1.720 horas anuales.

Justificación:

– Contrato laboral por la OPP o AOP.
– Nóminas.
– Memoria justificativa aprobada por la Junta Directiva de la organización, que especifique el objeto de los trabajos a realizar y tiempo de ejecución expresado en horas del personal para cada medida.
– Justificante del pago de la nómina y cotizaciones sociales (transferencia bancaria).

1.2 Costes indirectos.

Definición: costes que no están vinculados o no pueden vincularse directamente con una actividad subvencionada, por tener carácter estructural, pero que resultan necesarios para su realización, como los gastos de oficina, administrativos, servicios básicos, suministros (agua, luz, teléfono, gas) mantenimiento, etc.

Cálculo: para el cálculo de los costes indirectos, se podrá aplicar lo establecido en el artículo 54.1.b) del Reglamento RDC, considerando el método de financiación a tipo fijo, y aplicando un porcentaje fijo del 15 % sobre los costes directos de personal de la organización (Costes simplificados).

Los costes directos de personal se considerarán los costes dedicados a las actuaciones relativas a PPYC, que se incluyen en las nóminas y cotizaciones sociales.

Restricciones: no se aplicarán costes indirectos a los gastos de gestión o gastos procedentes de terceros. Tampoco se aplicarán costes indirectos en las medidas de los PPYC presentados por organizaciones profesionales durante el periodo en que sean beneficiarias de las ayudas a la consolidación.

Justificación:

– Las categorías de costes indirectos subvencionables que se calcularán con el porcentaje a tipo fijo, no precisan de justificación.

– El órgano gestor verificará que la categoría de “costes directos de personal” admisibles sobre cuya base se aplica el porcentaje para el cálculo de los costes indirectos es correcta.

1.3 Gastos de viajes para la preparación o asistencia a ferias, congresos, cursos o jornadas, que no requieran de factura.

Definición: la asistencia o participación de una medida específica aprobada en el PPYC que no requieran de factura. En el caso de gastos de desplazamiento que requieran de factura o gastos de alojamiento, se estará a lo indicado en el apartado 2.4.

Se refieren expresamente a los siguientes conceptos:

a. Gastos de manutención.

b. Gastos de desplazamiento que no requieran de factura (transporte urbano, marítimo, autobús, taxi, vehículo particular, peajes, aparcamiento, garaje, etc.).

Cálculo: para determinar los gastos de manutención y desplazamiento, se financiarán de acuerdo con los que correspondan según el grupo profesional de pertenencia equivalente de los previstos en el Real Decreto 462/2002, de 24 de mayo, sobre indemnizaciones por razón del servicio, y como máximo por los correspondientes al grupo 1 de dicha norma, así como la Resolución de 2 de enero de 2008, de la Secretaría de Estado de Hacienda y Presupuestos, por la que se dictan instrucciones en relación con las nóminas de los funcionarios incluidos en el ámbito de aplicación de la Ley 30/1984, de 2 de agosto, en los términos de la disposición final cuarta de la Ley 7/2007, de 12 de abril, del Estatuto Básico del Empleado Público, y se actualizan para el año 2008 las cuantías de las retribuciones del personal a que se refieren los correspondientes artículos de la Ley de Presupuestos Generales del Estado para dicho ejercicio.

Restricciones: únicamente serán subvencionables los gastos de desplazamiento y manutención para un máximo de tres personas (personal dado de alta en la OPP y socios de la OPP) por medida aprobada en el PPYC.

Justificación: memoria justificativa aprobada por la Junta Directiva que incluirá la liquidación individual de los gastos de manutención y desplazamiento:

– Respecto a los gastos de manutención y kilometraje, no será necesario presentar documento acreditativo, indicándose los importes detallados en la memoria.

– Resguardos acreditativos de los gastos de desplazamiento (taxi, autobús, peaje, estacionamiento, etc.) mediante la presentación del recibo o *ticket* justificativo, en su caso.

– Otros documentos justificativos, como la convocatoria de la reunión, orden del día, relación de asistentes o certificado de asistencia, en su caso.

– Cuando con ocasión de los desplazamientos efectuados al extranjero, los gastos devengados vengan expresados en divisas, deberán aportar la equivalencia del cambio oficial en unidad euro, que corresponda a la fecha en la que se realice el gasto.

2. Gastos de gestión.

La contratación de servicios o adquisición de equipos, bienes o suministros únicamente se podrá asignar como gastos de gestión del proyecto.

2.1 Subcontratación.

Definición:

– Los gastos derivados de la subcontratación de empresas externas para la preparación y elaboración de los PPYC o la ejecución de las medidas aprobadas en los planes mediante servicios u obras.

– Sin perjuicio de lo aprobado en el PPYC y en el informe anual, serán también subvencionables los gastos originados por el informe del auditor para la presentación de la cuenta justificativa.

Cálculo de la ayuda: según los importes de gasto acreditados en las facturas justificativas.

Justificación:

– Facturas detalladas de proveedores externos emitidas con posterioridad a la firma del correspondiente contrato o acuerdo en su caso.

– Justificante de pago por transferencia bancaria.

– Contrato o acuerdo por escrito en el que deben figurar los servicios que se prestarán, cuando proceda, según las cuantías del artículo 29.3 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre.

– Memoria justificativa. Se incluirá la justificación de posibles incidencias relativas a la contratación.

– En función del importe del contrato, se deberá presentar adicionalmente:

• Para contratos con un importe entre 15.000 y 60.000 euros, se deberán presentar tres ofertas económicas o memoria explicativa en caso de que por sus especiales características no exista en el mercado suficiente número de entidades que los presten el servicio.

• Para contratos superiores a 60.000 euros, se deberán presentar tres ofertas económicas o memoria explicativa en caso de que por sus especiales características no exista en el mercado suficiente número de entidades que los presten el servicio, y el contrato o acuerdo por escrito. A su vez, el órgano gestor deberá emitir un certificado de aprobación previo a la firma del acuerdo o contrato.

• Para aquellos contratos que requieran de aprobación previa, se establece fecha límite para solicitar el trámite de autorización previa el 30 de septiembre para garantizar la ejecución de las acciones contratadas. Salvo en aquellos casos en los que se requiera de nuevas contrataciones como consecuencia de una revisión del PPYC y de aquellos contratos para medidas de PPYC plurianuales que se vayan a ejecutar el año siguiente. En ambos casos, se podrá solicitar de manera motivada la autorización fuera del plazo establecido

• En el caso de no resultar elegida la opción más ventajosa económicamente se deberá aportar una memoria explicativa de los motivos de la elección.

• En el caso de obras que den lugar o que afecten a bienes inmuebles, se deberá presentar un acta de no inicio emitido por el gestor.

2.2 Adquisición de bienes y suministros.

Definición: gastos derivados de la obtención de aquellos bienes y suministros cuya necesidad se acredite indubitadamente como necesarios para la realización de la medida

Cálculo de la ayuda: según los importes de gasto acreditados en las facturas justificativas.

Justificación:

– Facturas detalladas de proveedores externos emitidas con posterioridad a la firma del correspondiente contrato o acuerdo en su caso.

– Justificante de pago por transferencia bancaria.

– Contrato o acuerdo por escrito cuando la operación supere los 15.000 euros, en el que deben figurar la descripción de los bienes o suministros adquiridos, así como el precio total y unitario acordado.

– Memoria justificativa. Se incluirá la justificación de posibles incidencias relativas a la contratación.

– En función del importe del contrato, se deberá presentar adicionalmente:

• Para contratos o acuerdos con un importe entre 15.000 y 60.000 euros, se deberán presentar tres ofertas económicas o memoria explicativa en caso de que por sus especiales

características no exista en el mercado suficiente número de entidades que los presten el servicio.

• Para contratos o acuerdos superiores a 60.000 euros, se deberán presentar tres ofertas económicas o memoria explicativa en caso de que por sus especiales características no exista en el mercado suficiente número de entidades que los presten el servicio, y el contrato o acuerdo por escrito. A su vez, el órgano gestor deberá emitir un certificado de aprobación previo a la firma del acuerdo o contrato.

• En el caso de no resultar elegida la opción más ventajosa económicamente se deberá aportar una memoria explicativa de los motivos de la elección.

2.3 Convenios.

Definición: acuerdos que deberán formalizarse por escrito y recoger el objeto del mismo, los trabajos a realizar, el tiempo de ejecución y el presupuesto, debidamente desglosado por capítulos y siempre que concurran las siguientes circunstancias:

– Todas las partes que lo suscriben tienen interés común en llevar a cabo un proyecto conjunto. No puede considerarse que existe ese interés común cuando el interés de una de las partes consiste en la realización del trabajo y que éste le sea sufragado (en todo o parte) por enmarcarse ello en la actividad propia de la entidad.

– El objeto del convenio no se traduce en prestaciones y contraprestaciones de las partes y no consiste en la financiación de un proyecto sino en la realización del mismo, de tal forma que, todas las partes contribuyen al desarrollo del proyecto poniendo en común los datos, conocimientos y elementos personales y materiales con que cuenten.

– El proyecto debe generar un resultado del que se beneficien todas las partes colaboradoras y del que hagan o puedan hacer uso todas ellas.

– La justificación de los gastos derivados del convenio se hará mediante la presentación de una cuenta justificativa, que deberá incluir una declaración de cada una de las actividades realizadas y su coste.

Cálculo de la ayuda: según los importes de gasto acreditados en las facturas justificativas.

Justificación:

– Convenio de colaboración por escrito.
– Memoria justificativa.
– Facturas detalladas de proveedores externos.
– Justificante de pago por transferencia bancaria.

2.4 Gastos de desplazamiento y alojamiento para la asistencia a ferias, congresos, cursos, jornadas o eventos similares, que requieran de factura.

Definición: gastos de desplazamiento (avión, tren y vehículo de alquiler y gastos de alojamiento del personal).

Estos gastos de asistencia a viaje no deberán incluirse como gastos del titular, sino que se considerarán únicamente como gastos de gestión y deberán acreditarse mediante las facturas correspondientes.

Cálculo: se financiarán de acuerdo con los que correspondan según el grupo profesional de pertenencia equivalente de los previstos en el Real Decreto 462/2002, de 24 de mayo, sobre indemnizaciones por razón del servicio, y como máximo por los correspondientes al grupo 1 de dicha norma, así como la Resolución de 2 de enero de 2008, de la Secretaría de Estado de Hacienda y Presupuestos, por la que se dictan instrucciones en relación con las nóminas de los funcionarios incluidos en el ámbito de aplicación de la Ley 30/1984, de 2 de agosto, en los términos de la disposición final cuarta de la Ley 7/2007, de 12 de abril, del Estatuto Básico del Empleado Público, y se actualizan para el año 2008 las cuantías de las retribuciones del personal a que se refieren los correspondientes artículos de la Ley de Presupuestos Generales del Estado para dicho ejercicio.

Restricciones: únicamente serán subvencionables los gastos de desplazamiento y alojamiento para un máximo de tres personas (personal dado de alta en la OPP y socios de la OPP) por medida aprobada en el PPYC.

Justificación:

– Memoria justificativa aprobada por la Junta Directiva que incluirá la liquidación individual de los gastos e incluirá la liquidación individual de los gastos de desplazamiento y de alojamiento, que identifique para cada viaje, la persona o personas que lo realizan y su relación con alguna o algunas de las medidas del PPYC.

a. Facturas detalladas de proveedores externos.
b. En su caso, otros documentos justificativos, como tarjetas de embarque, etc.

– En su caso, aportar la convocatoria de la reunión, orden del día, relación de asistentes y certificado de asistencia.

Cabe resaltar, que además de presentar una memoria justificativa para cada tipo de gasto, cada OPP o AOP, en su caso, deberá presentar una memoria resumen que incluya el importe aprobado por medida del PPYC, el importe aprobado de los informes anuales y los gastos finalmente ejecutados y justificados.

Gastos no subvencionables

a) En términos generales, los gastos originados por una mera reposición, salvo que la nueva adquisición tenga características diferenciales significativas, bien por la tecnología utilizada o por su rendimiento, que justifiquen el gasto. Tampoco serán subvencionables los gastos originados por obras que supongan el reemplazo de elementos deteriorados, obras de mantenimiento y reparación.

b) Las retribuciones o salarios ni las dietas y gastos de desplazamiento del personal de la organización, ya sea de estructura, contratado o de socios de la organización, cuando realicen tareas relacionadas con el funcionamiento y gestión de la organización.

c) Las retribuciones o salarios del personal de estructura fuera de los expresamente admitidos en este anexo.

d) El arrendamiento, reparación, mantenimiento y conservación de las infraestructuras y equipos, el material de oficina y los servicios telefónicos, postales y telegráficos, así como cualquier otro tipo de comunicación y, en general los gastos destinados al funcionamiento administrativo, incluidos los abastecimientos necesarios para el funcionamiento normal de las instalaciones de la organización profesional (agua, gas, electricidad, combustibles, etc.), sin perjuicio de su posible elegibilidad como costes indirectos en cada línea.

e) La adquisición de vehículos en todos los casos y alquiler de vehículos necesarios para el funcionamiento habitual de la organización.

f) El IVA, excepto el IVA no recuperable cuando sea costeado de forma efectiva y definitiva por beneficiarios distintos de las personas que no son sujetos pasivos a que se refiere el artículo 13.1 de la Directiva 2006/112/CE del Consejo de 28 de noviembre de 2006, relativa al sistema común del Impuesto sobre el Valor Añadido. Sin embargo, serán subvencionables aquellas excepciones dispuestas en el artículo 64.1.c) del Reglamento (UE) n.º 2021/1060 del Parlamento Europeo y del Consejo de 24 de junio de 2021.

g) El resto de los impuestos indirectos cuando sean susceptibles de recuperación o compensación y los impuestos personales o sobre la renta.

h) Los costes indirectos de los gastos de gestión.

i) Intereses de deuda, excepto de subvenciones concedidas en forma de bonificaciones de intereses o subvenciones de comisiones de garantía.

j) Adquisición de terrenos no edificados y terrenos edificados por un importe que exceda del 10 % del gasto total subvencionable de la operación de que se trate

k) Las compras de materiales y equipos usados.

l) La parte del coste de elementos de transporte que no estén directamente relacionados con la operación.

m) Adquisición de consumibles tales como combustible, aceite de motor, cebos y demás, necesarios para el desempeño de la actividad productiva.

n) Las cuotas de pertenencia a entidades.

ñ) Gastos derivados del mantenimiento de certificaciones.

o) Costes derivados de actuaciones que impliquen una transformación del producto. Se entenderá que el producto ha sido sometido a un proceso de transformación cuando responda a alguna de las actuaciones dispuestas por el Reglamento (CE) n.º 852/2004 del

Parlamento Europeo y del Consejo de 29 de abril de 2004 relativo a la higiene de los productos alimenticios en su artículo 2.1.m).

p) Costes relacionados con inversiones a bordo, de acuerdo con los siguientes criterios:

I. No sirvan para cumplir algún objetivo de la OCM.

II. Se traten de inversiones necesarias para cumplir normativa comunitaria salvo los casos de inversiones destinadas a mejorar la selectividad o dispositivos destinados a mejorar el control de las capturas.

III. Incrementen la capacidad de pesca.

IV. No se planteen de forma colectiva o discriminatoria, esto es, que se prevea la instalación en todos los buques de la OPP en los que sea posible su instalación.

q) Gastos relacionados con la subcontratación de trabajos asociados a las definiciones de “investigación fundamental”, “investigación industrial” y “desarrollo experimental”, de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 2 del Reglamento (UE) No 651/2014 de la Comisión, de 17 de junio de 2014, por el que se declaran determinadas categorías de ayudas compatibles con el mercado interior en aplicación de los artículos 107 y 108 del Tratado. Sí que se considerarán elegibles los gastos relacionados con trabajos de desarrollo experimental en los casos de demostración, elaboración de proyectos piloto, ensayo y validación de productos, procesos o servicios nuevos o mejorados, en entornos representativos de condiciones reales de funcionamiento, siempre que el objetivo principal sea aportar nuevas mejoras técnicas a productos, procesos o servicios que no estén sustancialmente asentados.

r) Medidas que incluyan acciones de comunicación digital y por redes sociales, desarrollo de páginas web, y otras acciones de comunicación. Sin perjuicio de aquellas dirigidas a la consecución de los objetivos descritos en la OCM.

s) Gastos vinculados con inversiones y mejoras en lonjas

t) Gastos de subcontratación de terceros para realizar labores de gestión, control y supervisión de la ejecución de las medidas del PPYC.

u) Gastos necesarios para acreditar el cumplimiento de normativa nacional, comunitaria o de terceros países salvo en aquellos casos en que dichos certificados o informes sean requeridos por la autoridad concedente de la ayuda.

B. Ayuda a la utilización del mecanismo de almacenamiento

Los gastos subvencionables para esta línea son los previstos en el artículo 31.

C. Ayudas para la consolidación de organizaciones profesionales de los sectores de la pesca y de la acuicultura

Los gastos subvencionables para esta línea son los previstos en el artículo 37.

Para el cálculo y justificación de los gastos de personal se procederá conforme a lo dispuesto en el apartado 1.1 gasto de personal de A. Ayudas a los planes de producción y comercialización del presente anexo.

§ 71

Real Decreto 388/2021, de 1 de junio, por el que se establecen las bases reguladoras de las subvenciones destinadas a la obtención de avales de la Sociedad Anónima Estatal de Caución Agraria S.M.E. (SAECA) por titulares de explotaciones agrarias, de operadores económicos del sector pesquero o de industrias agroalimentarias que garanticen préstamos para su financiación

Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación
«BOE» núm. 131, de 2 de junio de 2021
Última modificación: 28 de diciembre de 2023
Referencia: BOE-A-2021-9174

En los últimos años se han sucedido situaciones de diversa índole como sequía u otros fenómenos climáticos adversos que han afectado en mayor o menor medida a la práctica totalidad de los sectores que integran el sistema agroalimentario, como la reciente borrasca Filomena, y que en algunos casos se han visto además afectados por situaciones desfavorables de mercado.

Con objeto de paliar esta situación se han puesto en marcha diversas medidas consistentes en subvenciones para la obtención de avales de la Sociedad Anónima Estatal de Caución Agraria, S.M.E. (SAECA) por titulares de explotaciones agrarias, con objeto de facilitar el acceso a crédito de liquidez que permitiese la viabilidad inmediata de las explotaciones. Entre estas destacan las subvenciones convocadas en 2017 y 2018 para paliar los efectos de la sequía de 2017, las convocadas en 2019 para paliar la situación de mercado de los cítricos y las convocadas en 2020 para paliar los efectos de la Depresión Aislada en Niveles Altos (DANA) de septiembre 2019 y los efectos de la pandemia producida por el COVID-19 durante el ejercicio 2020.

Por otra parte, se hace patente la necesidad estructural de garantizar la disponibilidad de crédito al sector agroalimentario, incluyendo los operadores económicos del sector pesquero, para afrontar los efectos a corto y medio plazo que pueda tener sobre el sector y la economía en general la pandemia producida por el COVID-19, así como los efectos del temporal de frio y nieve que ha afectado a gran parte del territorio español en enero de 2021 y las inclemencias climatológicas que se suceden a lo largo del tiempo. Estas situaciones afectan de forma directa tanto a la producción agraria como a las industrias agroalimentarias y suponen un reto que los Poderes públicos han de afrontar, asegurando al propio tiempo la predictibilidad de las medidas para proteger la seguridad jurídica y fomentar un entorno regulatorio y económico estable.

Por lo tanto, dado el carácter generalizado de la necesidad de liquidez en el sector agroalimentario y pesquero derivado de estas situaciones recurrentes, de la previsibilidad de que puedan ocurrir en un futuro y de la necesidad de apoyar el acceso al crédito al sector en el marco de la pandemia creada por el COVID-19 y como mecanismo para la movilización de

recursos en el sector primario, el Gobierno de la Nación ha decidido establecer una línea de ayudas a la financiación que facilite el acceso a crédito de liquidez de las explotaciones agrarias, los operadores económicos del sector pesquero y la industria agroalimentarias

Se trata de medidas permitidas por la normativa europea en situaciones excepcionales, ya se trate de condiciones meteorológicas extremas, crisis sanitarias o alimentarias o distorsiones graves en el aprovisionamiento de materias primas ocasionadas por fluctuaciones en el mercado mundial, atendiendo a la prioridades del Plan de Seguros Agrarios Combinados, como referencia obligada en su política de lucha contra las adversidades climáticas. El objetivo es que no quede comprometida la viabilidad del sector agroalimentario, por lo que tales situaciones han de revestir gravedad, ello con independencia de si afectan a la totalidad del sector agrario o a determinados colectivos, producciones o zonas. La medida tendrá también en cuenta a los jóvenes agricultores.

Cabe también señalar que la Sociedad Anónima Estatal de Caución Agraria, S.M.E. presta coberturas (avales y fianzas) a personas físicas y jurídicas que favorecen la consecución de operaciones de financiación para las explotaciones y pymes que desarrollen su actividad en la industria agroalimentaria y en el sector pesquero. Con objeto de garantizar que las ayudas revierten en el sector agroalimentario, en el caso de los titulares de explotaciones agrarias se considerarán beneficiarios sólo los agricultores que obtengan al menos un 25 % de sus ingresos de la actividad agraria en el año anterior al de la presentación de la solicitud, o en los tres años anteriores al de la solicitud teniendo en cuenta el dato medio. Este requisito no se aplicará a los titulares de explotación que hayan iniciado la actividad agraria dentro de los tres años anteriores a la convocatoria.

Teniendo en cuenta todo ello, con objeto de fortalecer la viabilidad y normal funcionamiento del conjunto del sector agroalimentario y pesquero español, mediante este real decreto se establecen las bases reguladoras de subvenciones públicas destinadas a financiar el coste de los avales de SAECA que son necesarios para la obtención de préstamos.

Se prevé la concesión directa de estas ayudas, dado que, de acuerdo con el artículo 22.2.c) de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones, concurren razones de interés social y económico.

El interés económico y social de la medida deriva de la necesidad de garantizar la actividad del sector agroalimentario, que al estar sometido habitualmente a situaciones excepcionales requiere disponer de un acceso al crédito que permita dar continuidad a su actividad en momentos de crisis. El sector agroalimentario es la pieza clave tanto para fijar población en el medio rural en el marco de la lucha contra el despoblamiento, como para garantizar el abastecimiento de alimentos a la población. El interés social y económico del mantenimiento de la actividad del sector agroalimentario resulta en extremo evidente desde que, en el contexto de la pandemia ocasionada por el COVID-19, su continuidad ha permitido mantener en todo momento un abastecimiento de alimentos regular y suficiente a toda la población española.

La cuantía de la subvención estará limitada por lo dispuesto en el artículo 3.2 del Reglamento (UE) n.º 1407/2013, de 18 de diciembre de 2013, relativo a la aplicación de los artículos 107 y 108 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea a las ayudas *de minimis*, y en el artículo 3.2 del Reglamento (UE) n.º 1408/2013, de 18 de diciembre de 2013, relativo a la aplicación de los artículos 107 y 108 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea a las ayudas *de minimis* en el sector agrícola, publicados ambos en el «Diario Oficial de la Unión Europea» el 24 de diciembre de 2013.

Además, la cuantía de la subvención cuando el solicitante sea una empresa del Sector de la Pesca y la Acuicultura estará limitada por lo establecido en el Reglamento (UE) n.º 717/2014 de la Comisión de 27 de junio de 2014 relativo a la aplicación de los artículos 107 y 108 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea a las ayudas *de minimis* en el sector de la pesca y de la acuicultura, en su artículo 3.2.

El presente real decreto se dicta al amparo del artículo 149.1.13.ª de la Constitución Española que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica y del artículo 149.1.19.ª de la misma que atribuye al Estado la competencia en materia de bases de ordenación del sector pesquero.

Con el objeto de asegurar que la medida responde de forma eficaz a las especiales circunstancias que pretende paliar, y considerando que dicha eficacia solo es posible si la medida se pone en marcha con carácter urgente, se establece la gestión centralizada de las ayudas en forma de bonificación de los avales y se designa a SAECA como entidad colaboradora en la gestión de las subvenciones dirigidas a la financiación del coste de los avales. De esta forma la solicitud podrá realizarse al día siguiente de la publicación de la convocatoria, y se agiliza el trámite en tanto que la gestión la realiza la propia entidad que concede los avales. Por otra parte, SAECA es el único instrumento financiero específico del Estado para el sector agroalimentario, estando participado por el Ministerio de Hacienda y el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación. La gestión centralizada de las subvenciones permite designar a SAECA como entidad colaboradora, condición necesaria para la participación de dicho instrumento público en la línea de ayudas que establece el presente real decreto. El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación trasferirá a SAECA, en su calidad de entidad colaboradora, los importes correspondientes al total de la subvención del coste de los avales.

La gestión centralizada se perfila como la única forma de gestión que garantiza idénticas posibilidades de obtención y disfrute por parte de sus potenciales destinatarios en todo el territorio nacional, mediante el establecimiento de unos criterios uniformes para el acceso a las ayudas, fundamentales en este supuesto en el que las ayudas no se encuentran compartimentadas, sino que se extienden al conjunto de España. Procede destacar en este sentido que el tipo de necesidades crediticias que generan las situaciones que se pretenden afrontar con esta medida responden a un patrón común en todas las zonas y tipo de explotaciones y operadores afectados, independientemente de la comunidad autónoma donde se ubiquen los mismos. Se trata de préstamos de liquidez cuyo plazo de amortización no suele superar los seis años, y para los cuales el problema principal que se afronta es el acceso al crédito, por encima incluso del pago de los intereses resultantes. A unas necesidades tan específicas, la Administración debe responder de forma que los plazos y criterios sean idénticos en todo el territorio nacional, lo cual únicamente se garantiza con una gestión centralizada. La gestión centralizada también contribuye a garantizar que no se sobrepasan los importes máximos de ayudas establecidos por la normativa *de minimis*, a los que están sujetas las subvenciones establecidas en el presente real decreto.

Así, con palabras de la Sentencia del Tribunal Constitucional 45/2001, de 15 de febrero, «el artículo 149.1.13 CE puede amparar tanto normas estatales que fijen las líneas directrices y los criterios globales de ordenación de sectores económicos concretos, como previsiones de acciones o medidas singulares indispensables para alcanzar los fines propuestos en dicha ordenación (STC 155/1996, de 9 de octubre, F.4, y jurisprudencia en ella citada)». En definitiva, el Estado tiene reservada, por el mencionado artículo 149.1.13.ª, una competencia de dirección en la que tienen cobijo normas básicas y, asimismo, previsiones de acciones o medidas singulares que sean necesarias para alcanzar los fines propuestos dentro de la ordenación del sector (STC 117/1992, de 16 de septiembre). Ello se debe a su carácter transversal ya que aun existiendo una competencia sobre un subsector económico que una comunidad autónoma ha asumido como «exclusiva» en su Estatuto, esta atribución competencial no excluye la competencia estatal para establecer las bases y la coordinación de ese subsector, y que el ejercicio autonómico de esta competencia exclusiva puede estar condicionado por medidas estatales, que en ejercicio de una competencia propia y diferenciada pueden desplegarse autónomamente sobre diversos campos o materias, siempre que el fin perseguido responda efectivamente a un objetivo de planificación económica» (sentencia del Tribunal Constitucional 74/2014, de 8 de mayo). Igualmente, la STC 11/2015, FJ 4, por remisión a la STC 79/1992, de 28 de mayo, FJ 2, ha recordado que «el sector de la agricultura y la ganadería es de aquellos que por su importancia toleran la fijación de líneas directrices y criterios globales de ordenación así como previsiones de acciones o medidas singulares que sean necesarias para alcanzar los fines propuestos dentro de la ordenación de cada sector, destacando que "… en materia de agricultura y ganadería, siendo la competencia específica de las comunidades autónomas... el Estado puede intervenir en virtud de sus competencias generales sobre la ordenación general de la economía"».

En relación al rango de la norma y a tenor de la reiterada jurisprudencia constitucional (STC 175/2003, de 30 de septiembre, y STC 156/2011, de 18 de octubre) resulta adecuado para su regulación establecer mediante real decreto, al tratarse de normativa básica de competencia estatal. Asimismo, desde el punto de vista formal, la doctrina del Tribunal Constitucional exige el establecimiento de las bases reguladoras de subvenciones mediante una norma con rango de ley o real decreto; así, en su Sentencia 156/2011, de 18 de octubre (FJ 7) afirma que «en cuanto a la perspectiva formal, la regulación subvencional que nos ocupa debe también satisfacer las exigencias formales de la normativa básica contenidas en la antes reproducida STC 69/1988, FJ 5. Desde dicha perspectiva formal, hay que partir de que en las materias de competencia compartida en las que, como ocurre en este caso, corresponde al Estado el establecimiento de las normas básicas y a las comunidades autónomas el desarrollo normativo y la ejecución de dichas bases, la instrumentación de los programas subvencionales debe hacerse con el soporte de la ley formal siempre que sea posible, o, en todo caso, a través de norma reglamentaria del Gobierno que regule los aspectos centrales del régimen jurídico de las subvenciones, que debe comprender, al menos, el objeto y finalidad de las ayudas, su modalidad o modalidades técnicas, los sujetos beneficiarios y los requisitos esenciales de acceso... Este criterio respecto a la cobertura formal de la normativa básica ha de ser exigido, incluso con mayor rigor, en los supuestos de subvenciones estatales centralizadas en los ámbitos materiales en los que la Constitución reserva al Estado la normativa básica, toda vez que esa gestión centralizada se erige en excepción que limita el ejercicio ordinario por las comunidades autónomas de sus competencias».

En su elaboración se han observado los principios de buena regulación previstos en el artículo 129 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, en concreto, subvenir la situación ya descrita a través de una fórmula de facilitar el acceso al crédito por medio de SAECA; el principio de proporcionalidad ya que contiene la regulación imprescindible para atender a las necesidades que se pretenden cubrir conforme a la normativa subvencional de aplicación; y el principio de seguridad jurídica ya que es coherente con el resto del ordenamiento jurídico nacional y de la Unión Europea y sigue el modelo ya empleado en anteriores ocasiones. 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 al servirse de la infraestructura estatal ya creada para estos fines, y transparencia al haberse garantizado una amplia participación pública en su tramitación.

En la elaboración de esta disposición se ha consultado a las comunidades autónomas y entidades representativas de los sectores afectados y se ha sometido a informe de la Intervención Delegada y de la Abogacía del Estado del Departamento.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, previo informe de la Ministra de Hacienda, con la aprobación previa del Ministro de Política Territorial y Función Pública, y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 1 de junio de 2021,

DISPONGO:

Artículo 1. *Objeto y finalidad.*

1. Mediante este real decreto se establecen las bases reguladoras de subvenciones estatales destinadas a sufragar el coste de los avales concedidos por la Sociedad Anónima Estatal de Caución Agraria, S.M.E. (SAECA) a titulares de explotaciones agrarias, tanto agrícolas como ganaderas, a operadores económicos del sector pesquero y a pequeñas y medianas empresas (PYMES) que desarrollen su actividad en la industria agroalimentaria, necesarios para la obtención de préstamos de entidades financieras en las condiciones y términos regulados en el mismo.

Asimismo se financiará la comisión de estudio del aval en los supuestos establecidos en el artículo 6.2.

2. La finalidad de las subvenciones es facilitar el acceso a la financiación de las citadas actividades, que se vean afectadas por adversidades climáticas y situaciones desfavorables de mercado.

Artículo 2. *Régimen de concesión.*

1. Las ayudas se concederán por riguroso orden de presentación de las solicitudes a través del enlace correspondiente en la página web de la Sociedad Anónima Estatal de Caución Agraria, S.M.E., como entidad colaboradora en la gestión de estas subvenciones según lo dispuesto en el artículo 9.2, hasta el agotamiento de los fondos disponibles.

2. Las presentes ayudas se concederán en régimen de concesión directa, conforme al artículo 22.2.c) de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre.

Artículo 3. *Beneficiarios.*

1. Podrán acogerse a estas ayudas las siguientes entidades que suscriban avales con SAECA en el marco de préstamos con entidades financieras avalados por dicha entidad:

a) Los titulares de explotaciones agrarias que podrán ser personas físicas o jurídicas, inscritos en el Registro General de Explotaciones Ganaderas regulado por Real Decreto 479/2004, de 26 de marzo, o en el Registro General de la Producción Agrícola regulado por Real Decreto 9/2015, de 16 de enero, que hubieran obtenido al menos el 25 por ciento de sus ingresos de actividades agrarias en el año anterior al de la presentación de la solicitud, o en los tres años anteriores al de la solicitud teniendo en cuenta el dato medio, y suscriban avales con SAECA en el marco de préstamos con entidades financieras avalados por dicha entidad. El requisito de obtener al menos el 25 por ciento de sus ingresos de actividades agrarias, o en los tres años anteriores al de la solicitud teniendo en cuenta el dato medio, no se aplicará a los titulares de explotación que hayan iniciado la actividad agraria dentro de los tres años anteriores a la convocatoria.

b) Las PYMES encuadradas en las divisiones C10 y C11 de la Clasificación Económica de Actividades Económicas (CNAE 2009), que suscriban avales con SAECA en el marco de préstamos con entidades financieras avalados por dicha entidad.

c) Los operadores económicos encuadrados en las divisiones A311 y A32 de la Clasificación Económica de Actividades Económicas (CNAE 2009), que suscriban avales con SAECA en el marco de préstamos con entidades financieras avalados por dicha entidad.

d) Los armadores o propietarios de buques pesqueros de la lista tercera del Registro de Buques y Empresas Navieras que estén dados de alta en el Registro General de la Flota Pesquera y en posesión de la licencia de pesca en vigor al inicio del periodo de referencia.

e) Las entidades asociativas pesqueras.

f) Las cooperativas agroalimentarias.

g) Quienes sean operadores económicos encuadrados en las divisiones CNAE de la Clasificación Económica de Actividades Económicas (CNAE 2009) 4631 y 1310 (en este último caso exclusivamente los autorizadas en base al artículo 75 del Real Decreto 1048/2022, de 27 de diciembre).

> Téngase en cuenta que las letras f) y g), añadidas por el art. 194.1 del Real Decreto-ley 5/2023, de 28 de junio, Ref. BOE-A-2023-15135, entran en vigor una vez se modifique correlativamente la Orden del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, de 27 de abril de 2023, por la que convocan las subvenciones previstas en el Real Decreto 388/2021, y se publique su correspondiente extracto, según establece la disposición trasitoria 8 del citado Real Decreto-ley.

2. En los casos previstos en el apartado 1.a), si el titular de la explotación es una entidad asociativa, sus miembros podrán acogerse a las ayudas cuando suscriban préstamos con entidades financieras avalados por SAECA, con el objeto de aportar el capital prestado a su entidad asociativa.

Artículo 4. *Requisitos para obtener la condición de beneficiario.*

1. Con carácter general, los beneficiarios deberán cumplir los requisitos establecidos en el artículo 13 de Ley 38/2003, de 17 de noviembre.

2. De modo específico deberán dar cumplimiento a los requisitos previstos en el presente real decreto y, en particular, a los siguientes:

a) En el caso de los beneficiarios contemplados en el artículo 3.1.a), acreditar ante el órgano competente la titularidad de la explotación con base en la cual se solicita la ayuda en el momento de presentar la solicitud, así como, mediante una declaración responsable, la condición de obtener al menos el 25 por ciento de sus ingresos de actividades agrarias establecida en el artículo 3.1.a).

b) En el caso de los beneficiarios contemplados en el artículo 3.1.b), acreditar ante el órgano competente la condición de PYME y estar encuadradas en las divisiones correspondientes de la CNAE 2009.

c) En el caso de los beneficiarios contemplados en el artículo 3.1.c), acreditar ante el órgano competente la titularidad de la entidad beneficiaria y estar encuadradas en las divisiones correspondientes de la CNAE 2009.

d) No superar los límites establecidos para las ayudas obtenidas durante los dos ejercicios fiscales anteriores y durante el ejercicio fiscal en curso que estén sujetas al Reglamento (UE) n.º 1407/2013, de 18 de diciembre de 2013, relativo a la aplicación de los artículos 107 y 108 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea a las ayudas *de minimis,* o al Reglamento (UE) n.º 1408/2013, de 18 de diciembre de 2013, relativo a la aplicación de los artículos 107 y 108 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea a las ayudas *de minimis* en el sector agrícola, según lo establecido en el artículo 6.9.

En caso de los beneficiarios relativos al 3.1 b), c) y d), que sean empresas del Sector de Pesca y Acuicultura, cumplir las obligaciones y límites establecidas en el Reglamento (UE) n.º 717/2014 de la Comisión de 27 de junio de 2014 relativo a la aplicación de los artículos 107 y 108 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea a las ayudas *de minimis* en el sector de la pesca y de la acuicultura.

En el caso de operadores del sector pesquero y acuícola, no serán subvencionables las actuaciones que expresamente excluya de su aplicación el Reglamento (UE) n.º 717/2014 de la Comisión de 27 de junio de 2014, y que se recogen en su artículo 1.1.

e) Formalizar el crédito al que hace referencia el apartado 1 en el plazo de dos meses desde la aprobación del aval de SAECA.

Téngase en cuenta que la letra e), añadida por el art. 194.2 del Real Decreto-ley 5/2023, de 28 de junio, Ref. BOE-A-2023-15135, entra en vigor una vez se modifique correlativamente la Orden del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, de 27 de abril de 2023, por la que convocan las subvenciones previstas en el Real Decreto 388/2021, y se publique su correspondiente extracto, según establece la disposición trasitoria 8 del citado Real Decreto-ley.

Artículo 5. *Obligaciones de los beneficiarios.*

1. Con carácter general, los beneficiarios deberán cumplir las obligaciones establecidas en el artículo 14 de Ley 38/2003, de 17 de noviembre.

2. De modo específico, deberán dar cumplimiento a las obligaciones previstas en el presente real decreto, y en particular:

a) Someterse a las actuaciones de comprobación y supervisión que efectúe el órgano competente y las de control financiero que corresponden a la Intervención General de la Administración del Estado y a las previstas en la legislación del Tribunal de Cuentas al que facilitarán cuanta información les sea requerida.

b) Comunicar al órgano competente la obtención de otras subvenciones, ayudas, ingresos o recursos para la misma finalidad o sujetas al régimen de ayudas *de minimis,* procedentes de cualquiera de las Administraciones o entes públicos o privados, nacionales,

de la Unión Europea o de organismos internacionales, según modelo del anexo II, así como facilitar toda la información requerida por el órgano gestor de la subvención.

3. La resolución de concesión concretará dichas obligaciones y en particular detallará, si procede, el modo en que se les dará cumplimiento.

Artículo 6. *Características y cuantía de la subvención.*

1. Las ayudas establecidas en el presente real decreto consistirán en la financiación del importe total de la comisión del aval de SAECA para los préstamos que soliciten los beneficiarios señalados en el artículo 3.

2. Se financiará, además, la comisión de estudio del aval de SAECA en cualquiera de los siguientes supuestos:

a) Cuando las explotaciones hayan suscrito un seguro en las líneas de seguros agrícolas o pecuarios en el marco del Plan de Seguros Agrarios Combinados vigente en el año en que se convoquen las ayudas, o en el del año anterior.

b) Cuando el titular de la explotación sea un joven agricultor, considerándose como tales a efectos del presente real decreto a los solicitantes que no tengan más de cuarenta años de edad en el año de presentación de la solicitud de la ayuda. Tendrán también la consideración de joven agricultor las personas jurídicas cuando los socios menores de cuarenta años en el año de presentación de la solicitud ostenten más del 50% del capital, y en los casos de titularidad compartida cuando uno de los cónyuges tenga menos de cuarenta años en el año de presentación de la solicitud.

c) Cuando, en el caso del sector de la pesca y acuicultura, el armador o propietario del buque pesqueros no tenga más de cuarenta años.

d) Cuando se trate de un solicitante integrado en una entidad asociativa prioritaria conforme al Ley 13/2013, de 2 de agosto, de fomento de la integración de cooperativas y de otras entidades asociativas de carácter agroalimentario, o en una organización de productores reconocida.

e) Cuando las explotaciones agrarias se ubiquen en los ámbitos declarados zona afectada gravemente por una emergencia de protección civil en el año natural en el que se publique la convocatoria.

f) Cuando explotaciones agrarias se hallen inscritas en situación de alta en el Registro de explotaciones agrarias de titularidad compartida del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, según la información suministrada por las distintas comunidades autónomas en cumplimiento del artículo 7 de la Ley 35/2011, de 4 de octubre, sobre titularidad compartida de las explotaciones agrarias, con, al menos, un mes de antelación a la fecha en que se publique el extracto de cada convocatoria.

g) En el caso de las cooperativas agroalimentarias que procedan de una fusión de al menos dos entidades cooperativas en los últimos dos años.

3. El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación subvencionará el coste del aval por un importe máximo de hasta 75.000 euros por titular de explotación, operador económico, armador o propietario, o por componente de entidad asociativa previstos respectivamente en el artículo 3.1.a), 3.1.c) y 3.1.d) y 3.1.e) y cuyo plazo no supere los seis años, pudiéndose incluir en éste un año de carencia.

4. El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación subvencionará el coste del aval por un importe máximo de hasta 120.000 euros por pyme agroalimentaria prevista en el artículo 3.1.b), y cuyo plazo no supere los seis años, pudiéndose incluir en éste un año de carencia.

5. El coste de los avales objeto de subvención será, para la comisión de estudio, el 0,50% del importe avalado, por una sola vez a la formalización del préstamo, y para la comisión del aval, el 1,15% anual sobre el saldo vivo del préstamo avalado.

6. Las limitaciones en cuanto a los importes y los plazos máximos de amortización establecidos en el apartado 3 no se aplicarán a los créditos concedidos en el marco de las líneas establecidas entre el Instituto de Crédito Oficial (ICO) y SAECA, ni a los beneficiarios recogidos en la letra b) del apartado 2, teniéndose en cuenta en estos casos los límites propios de estas líneas en las operaciones avaladas por SAECA.

7. La subvención y pago del aval se concederá en una sola anualidad, y para su cálculo se considerarán solo los seis primeros años comprendidos en el plazo de amortización del crédito.

8. Las condiciones del aval figurarán en el convenio que se suscriba conforme a la disposición adicional única.

9. La cuantía de la subvención a cada solicitante estará limitada por lo establecido en el artículo 12 de este real decreto así como en el Reglamento (UE) n.º 1407/2013, de 18 de diciembre de 2013, que en su artículo 3.2 establece en 200.000 euros la cuantía total de las ayudas *de minimis* concedidas a una empresa durante cualquier periodo de tres ejercicios fiscales, y en el Reglamento (UE) n.º 1408/2013, de 18 de diciembre de 2013, que en su artículo 3.2 establece en 20.000 euros la cuantía total de las ayudas *de minimis* concedidas a una empresa dedicada a la producción primaria agrícola durante cualquier periodo de tres ejercicios fiscales. El régimen a aplicar dependerá de la naturaleza de la actividad del solicitante, conforme determinen dichos reglamentos.

La cuantía de la subvención cuando el solicitante sea una empresa del Sector de la Pesca y la Acuicultura estará limitada por lo establecido en el artículo 12 de este real decreto así como en el Reglamento (UE) n.º 717/2014 de la Comisión de 27 de junio de 2014, que en su artículo 3.2 establece en 30.000 euros la cuantía total de las ayudas *de minimis* concedidas a una empresa en el sector de la pesca y de la acuicultura durante cualquier periodo de tres ejercicios fiscales.

10. Se considerará agotado el presupuesto disponible habilitado cuando se efectúe la última reserva de presupuesto que totalice el importe correspondiente al mismo. Con posterioridad a ese momento, se podrán seguir presentando solicitudes, que entrarán a formar parte de una lista de espera, y que serán atendidas por riguroso orden de presentación de las mismas, supeditado a que se hayan producido anulaciones en reservas anteriores que liberen presupuesto. La posibilidad de continuar presentando solicitudes finalizará definitivamente en el plazo establecido en la convocatoria. En ningún caso la solicitud presentada y que forme parte de la lista de espera señalada en este apartado generará derecho alguno a la percepción de subvenciones.

En el caso de que se agote el presupuesto de una convocatoria y, además, se apruebe una posterior convocatoria con base en este mismo real decreto sin que haya finalizado el plazo de solicitud de la primera convocatoria, las solicitudes que se encuentren en lista de espera de la primera convocatoria por haberse agotado el crédito, se considerarán automáticamente presentadas en la segunda convocatoria, con independencia del estado de tramitación de dichas convocatorias, siempre y cuando no se hubiera emitido resolución expresa en relación con dicha solicitud. A tal efecto, se considerará de oficio como fecha de entrada para considerar su orden de presentación, aquella en la que se presentó la primera solicitud. El órgano instructor, a través de SAECA en su calidad de entidad colaboradora de las subvenciones, incorporará al expediente la documentación ya aportada, si esta no se hubiese visto modificada o expirada su validez. SAECA determinará para cada solicitud si la documentación aportada ha visto modificada o expirada su validez, dando un plazo de diez días al solicitante para que aporte la documentación que subsane dicha circunstancia o presente una nueva solicitud.

11. En caso de amortización anticipada voluntaria, total o parcial, de la operación de financiación en el primer año de vigencia del crédito, sin contar el primer año de carencia si la hubiera, el beneficiario deberá reintegrar el importe total de la subvención recibida en el plazo de un mes desde que se produzca la amortización. A estos efectos, SAECA comunicará al Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación las amortizaciones anticipadas voluntarias que se produzcan.

Artículo 7. *Convocatoria, solicitud de las subvenciones y plazo de presentación.*

1. Las ayudas se convocarán, en función de las disponibilidades presupuestarias, por el Subsecretario de Agricultura, Pesca, y Alimentación.

2. Estas subvenciones serán objeto de publicidad en la Base de Datos Nacional de Subvenciones, de conformidad con lo establecido en el Real Decreto 130/2019, de 8 de marzo, por el que se regula la Base de Datos Nacional de Subvenciones y la publicidad de las subvenciones y demás ayudas públicas.

3. Las solicitudes se presentarán en el plazo máximo indicado en la correspondiente convocatoria, a partir del día siguiente al de la publicación en el «Boletín Oficial del Estado» del extracto de la misma, que no podrá ser inferior a diez días, sin perjuicio de que dicho plazo pueda ampliarse, en su caso, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 32 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, mediante resolución de la Subsecretaría de Agricultura, Alimentación y Pesca, que será publicada en el «Boletín Oficial del Estado» y comunicada a la Base de Datos Nacional de Subvenciones.

4. Las solicitudes se dirigirán al Subsecretario de Agricultura, Pesca y Alimentación, y se realizarán mediante el mismo documento en que se solicite el aval ante SAECA, a cuyo efecto éste llevará incorporada una casilla específica con la solicitud. El documento en el que se solicita el aval ante SAECA, cuando se marque la citada casilla específica, constituirá el modelo de solicitud de estas subvenciones, no siendo necesario que se realice ninguna otra actuación, dándose por cumplimentada su petición.

5. Todos los interesados están obligados a relacionarse electrónicamente con la Administración para realizar cualquier trámite de este procedimiento, bien por la obligación existente para los sujetos a que se refiere el artículo 14.2 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de la Administraciones Públicas, bien, para el resto de sujetos, porque en atención a sus características profesionales concurren los requisitos para imponerlo conforme al artículo 14.3 de dicha norma. Ello comprende tanto la presentación de solicitudes y documentos como las notificaciones que se cursarán al interesado necesariamente por vía electrónica.

Artículo 8. *Documentación requerida con la solicitud.*

1. El solicitante deberá acompañar a la solicitud de la siguiente documentación:

a) En el caso de los titulares de explotación agraria recogidos en el artículo 3.1.a), el documento acreditativo de inscripción en el Registro General de Explotaciones Ganaderas regulado por Real Decreto 479/2004, de 26 de marzo, o en el Registro General de la Producción Agrícola regulado por Real Decreto 9/2015, de 16 de enero, por el que se regulan las condiciones de aplicación de la normativa comunitaria en materia de higiene en la producción primaria agrícola.

b) En el caso de los titulares de explotación agraria recogidos en el artículo 3.1.a), la declaración responsable de que el solicitante obtiene al menos el 25 por ciento de sus ingresos de actividades agrarias, según lo establecido en el artículo 3.1.a).

c) En el caso de los titulares de las Pymes agroalimentarias recogidas en el artículo 3.1.b), el documento acreditativo de estar incluida en una de las CNAE previstas en el artículo 3.1.b).

d) En el caso de los operadores económicos del sector pesquero recogidos en el artículo 3.1.c), el documento acreditativo de ser titular de la entidad y de estar incluido en una de las CNAE previstas en el artículo 3.1.c)

e) En el caso de los operadores recogidos en el artículo 3.1.d):

i. Hoja de asiento de inscripción marítima actualizada del buque, completa, literal y certificada en todas sus páginas.

ii. Declaración responsable de que la hoja de asiento contiene la información actualizada y que el armador está dado de alta en el Instituto Social de la Marina (ISM), en el Registro General de la Flota Pesquera y en posesión de la licencia de pesca en vigor al inicio del periodo de referencia.

f) En el caso 3.1.e) relativo a las entidades asociativas pesqueras, documentación justificativa emitida por la autoridad competente en la que conste la fecha de reconocimiento de la entidad asociativa.

g) El anexo I debidamente cumplimentado, que contendrá un modelo de declaración sobre la no concurrencia de las circunstancias del artículo 13.2 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, de acuerdo con lo señalado por el artículo 4.

h) Una declaración referida a las ayudas *de minimis* obtenidas durante los dos ejercicios fiscales anteriores y durante el ejercicio fiscal en curso que estén sujetas al Reglamento (UE) n.º 1407/2013, de 18 de diciembre de 2013, al Reglamento (UE) n.º 1408/2013, de 18 de

diciembre de 2013, al Reglamento (UE) n.º 717/2014 de la Comisión de 27 de junio de 2014, o a otros reglamentos *de minimis,* según corresponda.

i) Una declaración de no ser deudor por procedencia de reintegro de cualquier subvención pública.

j) En el caso de empresas del sector de la pesca y la acuicultura, una declaración tal y como recoge el anexo III, indicando que las operaciones subvencionables no se encuentran excluidas expresamente de la aplicación del artículo 1, apartado 1, Reglamento (UE) n.º 717/2014 de la Comisión de 27 de junio de 2014.

2. La presentación de la solicitud implica:

a) La autorización a SAECA para recabar de la Tesorería General de la Seguridad Social información relativa al cumplimiento de las obligaciones de la Seguridad Social en los términos previstos en el artículo 23.3 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre. No obstante, el solicitante podrá denegar expresamente el consentimiento, debiendo aportar los correspondientes certificados junto con la solicitud en los términos previstos en el artículo 22 del Reglamento de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones, aprobado por el Real Decreto 887/2006, de 21 de julio. A estos efectos, cuando la cuantía de la subvención concedida no supere los 3.000 euros, el solicitante podrá presentar declaración responsable de encontrarse al corriente en el cumplimiento de las obligaciones con la Seguridad Social, que substituirá a la presentación de las certificaciones. En este caso, con anterioridad a la propuesta de resolución de concesión de la subvención se deberá requerir la presentación de la documentación que acredite la realidad de los datos contenidos en la citada declaración, en un plazo no superior a 15 días.

b) La potestad de SAECA de comprobar los datos de identidad del representante de la entidad o de la persona física, mediante consulta al Sistema de Verificación de Datos de Identidad previsto en el artículo único, apartado 3, del Real Decreto 522/2006, de 28 de abril, por el que se suprime la aportación de fotocopias de documentos de identidad en los procedimientos administrativos de la Administración General del Estado y de sus organismos públicos vinculados o dependientes. No obstante, el interesado podrá denegar expresamente el consentimiento debiendo aportar entonces copia del DNI, NIF o pasaporte o documento equivalente en caso de extranjeros, de acuerdo con lo previsto en el citado artículo.

c) Recabar de la Entidad Estatal de Seguros Agrarios (ENESA) información relativa a la contratación del seguro, y de la Dirección General de Desarrollo Rural, Innovación y Formación Agroalimentaria información relativa a la inscripción de los solicitantes en el registro de explotaciones de titularidad compartida, en ambos casos ello siempre que la referida documentación no haya sido aportada por el propio solicitante, y siempre que éste no manifieste su oposición.

d) Asimismo, el interesado podrá dar su conformidad expresa para que el órgano instructor recabe de la Agencia Estatal de Administración Tributaria información relativa al cumplimiento de las obligaciones tributarias en los términos previstos en el artículo 23.3 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre. No obstante, el solicitante podrá denegar expresamente el consentimiento, debiendo aportar los correspondientes certificados junto con la solicitud en los términos previstos en el artículo 22 del Reglamento de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones, aprobado por el Real Decreto 887/2006, de 21 de julio.

3. Cuando la documentación a la que se refiere el apartado 2 sea aportada por el propio solicitante, la Subdirección General de Análisis, Coordinación y Estadística, a través de SAECA, podrá efectuar las verificaciones necesarias para comprobar la exactitud de los datos.

4. En el documento mediante el que se realicen las declaraciones relativas al cumplimiento de las obligaciones tributarias y de la Seguridad Social, en su caso, y en el de no ser deudor por procedencia de reintegro de cualquier subvención pública, el interesado manifestará, bajo su responsabilidad, que no concurre con las circunstancias previstas en las letras e) y g), respectivamente, del artículo 13.2 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, que dispone de la documentación que así lo acredita, que la pondrá a disposición de la Administración cuando le sea requerida, y que se compromete a mantener el cumplimiento

de las anteriores obligaciones durante el período de tiempo inherente a dicho reconocimiento o ejercicio, de acuerdo con lo señalado por el artículo 4.

Artículo 9. *Instrucción del procedimiento.*

1. El órgano competente para la ordenación e instrucción del procedimiento es la Subdirección General de Análisis, Coordinación y Estadística, que realizará de oficio cuantas actuaciones estime necesarias para la determinación, conocimiento y comprobación de los datos en virtud de los cuales deba pronunciarse la resolución, de acuerdo con lo establecido en el artículo 24 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre.

2. SAECA actuará como entidad colaboradora de las subvenciones en el marco del convenio al que se refiere la disposición adicional única, a cuyo efecto participará en la tramitación del procedimiento y la colaboración en la gestión de las mismas, incluida la justificación y control.

3. Si la solicitud no reúne los requisitos establecidos en la convocatoria, se requerirá al interesado para que la subsane en el plazo máximo e improrrogable de diez días hábiles, indicándole que si no lo hiciese se le tendrá por desistido de su solicitud, previa resolución que deberá ser dictada en los términos previstos en el artículo el artículo 23.5 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, así como en el artículo 68 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre.

4. El órgano instructor, a la vista del expediente formulará la propuesta de resolución provisional debidamente motivada, que se notificará a los interesados mediante su publicación, según se señala en el apartado 5.

Se podrá prescindir del trámite de audiencia cuando no figuren en procedimiento ni sean tenidos en cuenta otros hechos ni otras alegaciones y pruebas que las aducidas por los interesados. En este caso, la propuesta de resolución formulada tendrá el carácter de definitiva.

Examinadas las alegaciones aducidas en su caso por los interesados, se formulará la propuesta de resolución definitiva, que deberá expresar la relación de solicitantes para los que se propone la concesión de la subvención, y su cuantía, especificando su evaluación y los criterios de valoración seguidos para efectuarla, así como la desestimación expresa del resto de solicitudes.

Las citadas propuestas de resolución se emitirán hasta el agotamiento de los créditos presupuestarios destinados a esta ayuda en cada convocatoria.

5. Las propuestas de resolución provisional y definitiva serán publicadas en el tablón de anuncios de la sede electrónica del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (https://sede.mapa.gob.es/) durante un plazo no inferior a diez días hábiles, de acuerdo con lo dispuesto por el artículo 45.1 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, surtiendo la publicación los efectos de la notificación.

Artículo 10. *Resolución.*

1. El Subsecretario de Agricultura, Pesca y Alimentación, según lo establecido en el capítulo I de la Orden APA/21/2019, de 10 de enero, de fijación de límites para administrar ciertos gastos y de delegación de competencias en el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, dictará resolución motivada a la vista de la propuesta de resolución definitiva formulada por el órgano instructor.

2. La resolución del procedimiento se publicará en el tablón de anuncios de la sede electrónica del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación (https://sede.mapa.gob.es/), de acuerdo con lo dispuesto por el artículo 45.1 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, surtiendo la publicación los efectos de la notificación.

Asimismo, la resolución se comunicará a la Base de Datos Nacional de Subvenciones (BDNS), de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 18 y 20 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre.

Las propuestas de resolución provisional y definitiva no crean derecho alguno a favor del beneficiario propuesto frente a la Administración, mientras no se le haya publicado la resolución de concesión.

3. El plazo máximo para resolver y publicar la resolución será de seis meses, y se computará a partir de la publicación del extracto de la convocatoria en el «Boletín Oficial del Estado». Transcurrido dicho plazo sin que se hubiera publicado la resolución se podrá

entender desestimada la solicitud de ayuda por silencio administrativo, sin perjuicio de la obligación de dictar resolución expresa, conforme al artículo 25 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre.

4. La resolución del procedimiento no pone fin a la vía administrativa, pudiendo recurrirse en alzada ante el Ministro, en el plazo de un mes, contado a partir del día siguiente al de su publicación en dicha página web, si hubiese recaído resolución expresa.

Si el acto no fuera expreso el solicitante y otros posibles interesados podrán interponer recurso de alzada en cualquier momento a partir del día siguiente a aquél en que, de acuerdo con su normativa específica, se produzcan los efectos del silencio administrativo.

Artículo 11. *Justificación y pago.*

1. Antes del pago de la subvención, SAECA certificará ante el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, con objeto de justificar el cumplimiento de la finalidad para el que se conceden las subvenciones y de la aplicación de los fondos percibidos, el listado de beneficiarios que han suscrito nuevos préstamos avalados por cumplir los requisitos previstos en este real decreto y que son beneficiarios de la subvención establecida para cubrir los costes derivados de dichos avales, así como la cuantía a subvencionar por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.

2. El pago de la subvención al beneficiario se producirá el día en que el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación notifique a SAECA las resoluciones correspondientes a la línea que se aprueben.

3. El convenio que se suscriba conforme a la disposición adicional única recogerá que SAECA no podrá cobrar a los solicitantes la parte del coste del aval por la que se solicita la subvención antes de la publicación de la resolución definitiva. También reflejará el convenio que, una vez publicada la resolución, SAECA no podrá cobrar a los solicitantes que resulten beneficiarios la parte del coste del aval para el que se haya concedido la subvención.

Téngase en cuenta que esta última actualización, establecida por el art. 194.5 del Real Decreto-ley 5/2023, de 28 de junio, Ref. BOE-A-2023-15135, entra en vigor una vez se modifique correlativamente la Orden del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, de 27 de abril de 2023, por la que convocan las subvenciones previstas en el Real Decreto 388/2021, y se publique su correspondiente extracto, según establece la disposición trasitoria 8 del citado Real Decreto-ley.

Artículo 12. *Financiación.*

1. La financiación se efectuará con cargo al crédito disponible en la aplicación presupuestaria 21.01.411M.770, "Apoyo financiero por daño ocasionados por sequía y otras causas extraordinarias", de los vigentes Presupuestos Generales del Estado, o la que la substituya, estando condicionada la concesión de las subvenciones a la existencia de crédito adecuado y suficiente en el momento de la concesión.

Conforme al artículo 67.4 del Reglamento de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones, aprobado por Real Decreto 887/2006, de 21 de julio, las cuantías recogidas en la correspondiente convocatoria podrán incrementarse condicionado a la existencia de crédito presupuestario suficiente y adecuado.

2. El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación transferirá a SAECA el importe correspondiente a la dotación destinada a financiar cada convocatoria de la línea, previamente a la publicación de la misma. Una vez SAECA reciba los fondos transferidos el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación notificará a SAECA las resoluciones correspondientes a la línea que se aprueben, momento a partir del cual se considerará realizado el pago correspondiente a los beneficiarios que figuren en dichas resoluciones, según lo dispuesto en el artículo 11.2.

3. SAECA devolverá al Tesoro Público los fondos transferidos por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación que superen el importe correspondiente al total de las resoluciones aprobadas para cada convocatoria, más los rendimientos generados por los

mismos hasta el momento de la devolución, en el plazo máximo de 2 meses desde que el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación comunique a la última resolución aprobada en cada convocatoria.

4. Los pagos de ayudas derivados de recursos o cualquier otra circunstancia que deban realizarse posteriormente a que el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación hubiere comunicado SAECA las resoluciones previstas en el apartado 2 serán realizados por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.

Artículo 13. *Compatibilidad.*

1. Las subvenciones previstas en este real decreto serán compatibles con otras subvenciones, ayudas, ingresos o recursos para la misma finalidad, procedentes de cualesquiera Administraciones o entes públicos o privados, nacionales, de la Unión Europea o de organismos internacionales.

2. No obstante, el importe acumulado de las subvenciones en ningún caso podrá ser de tal cuantía que, aisladamente o en concurrencia con otras subvenciones, ayudas, ingresos o recursos, supere el coste de la actividad subvencionada ni los límites establecidos en el Reglamento (UE) n.º 1407/2013, de la Comisión, de 18 de diciembre de 2013, o en el Reglamento (UE) n.º 1408/2013, de la Comisión, de 18 de diciembre de 2013, o en el Reglamento (UE) n.º 717/2014, de la Comisión, de 27 de junio de 2014, en función del tipo de perceptor.

3. Asimismo, en caso de obtención concurrente de ayudas otorgadas para la misma finalidad por otras Administraciones o entes públicos o privados, nacionales o internacionales, cuando el importe total de las subvenciones percibidas por cada beneficiario supere el coste de toda la actividad subvencionable que se vaya a desarrollar para el período de que se trate, dará lugar a la reducción que corresponda en el importe de las subvenciones reguladas en este real decreto.

Artículo 14. *Modificación de la resolución y reintegro de la subvención.*

1. De acuerdo con lo establecido por el artículo 17.3.l) de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, podrá dar lugar a la modificación de la resolución toda alteración de las condiciones tenidas en cuenta para la concesión de la subvención. Las circunstancias que podrán dar lugar la modificación de la resolución son la pérdida por parte del beneficiario de la condición de titular de una explotación agraria, la cancelación del préstamo suscrito por el cual se solicita la ayuda y, en todo caso, la obtención concurrente de otras aportaciones fuera de los casos permitidos en este real decreto.

2. De conformidad con lo establecido en el artículo 17.3.n) de la citada ley, sobre los criterios de graduación de los posibles incumplimientos de las condiciones impuestas con motivo de la concesión de las subvenciones, en caso de incumplimiento total de una obligación se deberá reintegrar el 100%. Si se produce un incumplimiento parcial de una obligación, entre las que cabe considerar el acontecimiento de una de las circunstancias previstas en el apartado 1 a lo largo de la vida del crédito, para el cálculo del reintegro exigible se deberán tener en cuenta las previsiones del apartado segundo del artículo 37 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, para la aplicación del principio de proporcionalidad.

3. Asimismo, el incumplimiento de los requisitos establecidos en este real decreto y demás normas aplicables, dará lugar, previo el oportuno procedimiento, a la obligación de reintegrar, total o parcialmente, las subvenciones y los intereses de demora correspondientes, conforme a lo dispuesto en el artículo 37.1 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre.

Artículo 15. *Devolución a iniciativa del perceptor.*

1. El beneficiario podrá efectuar la devolución voluntaria de los importes recibidos sin previo requerimiento de la Administración, conforme a lo establecido en el artículo 90 del Reglamento de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones, aprobado por el Real Decreto 887/2006, de 21 de julio.

2. La devolución se realizará de acuerdo al procedimiento de recaudación de los ingresos no tributarios regulados por la Orden PRE/1064/2016, de 29 de junio, por la que se

desarrolla parcialmente el Reglamento General de Recaudación, aprobado por el Real Decreto 939/2005, de 29 de julio, en lo relativo al procedimiento de recaudación de recursos no tributarios ni aduaneros de titularidad de la Administración General del Estado a través de entidades colaboradoras, a través del modelo que establezca la Subsecretaría de Agricultura, Pesca y Alimentación.

Artículo 16. *Publicidad.*

1. Las subvenciones convocadas o concedidas al amparo del presente real decreto, les será de aplicación lo previsto en los artículos 18 y 20 de la vigente Ley 38/2003, de 17 de noviembre, en materia de publicidad y transparencia.

2. Asimismo, los beneficiarios deberán dar publicidad de las subvenciones y ayudas percibidas en los términos y condiciones establecidos en la Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno.

Artículo 17. *Seguimiento de las ayudas.*

El seguimiento de las ayudas se llevará a cabo por la Subsecretaría de Agricultura, Pesca y Alimentación acuerdo con lo dispuesto el capítulo V del título I de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, y el artículo 88 de su Reglamento, aprobado por Real Decreto 887/2006, de 21 de julio.

Artículo 18. *Régimen sancionador.*

El régimen de infracciones y sanciones por los incumplimientos que, en su caso, se produzcan se ajustará a lo dispuesto por el título IV de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, y por el título IV del Reglamento de la misma, aprobado por Real Decreto 887/2006, de 21 de julio.

Artículo 19. *Régimen jurídico aplicable.*

1. Las subvenciones reguladas en este real decreto se regirán, además de por lo particularmente dispuesto en el mismo, por la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, y por su Reglamento de desarrollo, aprobado por Real Decreto 887/2006, de 21 de julio, y la Ley 39/2015, de 1 de octubre, y demás normas de derecho interno que resulten de aplicación.

2. Asimismo, estarán sujetas a lo establecido por el Reglamento (UE) n.º 1407/2013, de 18 de diciembre de 2013, por el Reglamento (UE) n.º 1408/2013 de la Comisión, de 18 de diciembre de 2013, por el Reglamento (UE) n.º 717/2014 de la Comisión de 27 de junio de 2014, y a la normativa concordante que resulte de aplicación.

Disposición adicional única. *Convenio entre el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación y SAECA.*

De conformidad con el artículo 16 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación suscribirá con SAECA un Convenio para que ésta actúe como entidad colaboradora en el marco de las líneas de ayuda a la financiación del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, que tendrá el contenido mínimo previsto en el artículo 16.3 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre. En el caso de que exista un convenio en vigor con el mismo objeto no será necesario suscribir uno nuevo.

Disposición final primera. *Título competencial.*

El presente real decreto se dicta al amparo del artículo 149.1.13.ª de la Constitución Española que atribuye al Estado la competencia exclusiva en materia de bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica y del artículo 149.1.19.ª de la misma que atribuye al Estado la competencia en materia de bases de ordenación del sector pesquero.

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».

ANEXO I

Modelo de declaración de no concurrir en las causas del artículo 13.2 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones

Don/doña..... con DNI (NIF, pasaporte o documento equivalente en caso de extranjeros) ……

DECLARA que no concurre en mi persona ninguna de las causas del artículo 13.2 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones, sin perjuicio de lo previsto en el artículo 8.2 con respecto de la obligación de estar al corriente de las obligaciones tributarias.

Me comprometo a mantener el cumplimiento de este requisito durante el período de tiempo inherente al reconocimiento o ejercicio del derecho a percibir la ayuda que solicito, debiendo informar de cualquier variación en las circunstancias al Órgano instructor.

En..... a..... de..... de.....

Firma: .....

Sr. Ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación.

ANEXO II

Don/doña..... con DNI (NIF, pasaporte o documento equivalente en caso de extranjeros) ……

DECLARA que:

☐ No ha recibido subvenciones, ayudas, ingresos o recursos para la misma finalidad que las ayudas solicitadas con base en este real decreto, ni ninguna otra ayuda de mínimis en los últimos tres años.

☐ Que ha recibido las siguientes ayudas, ingresos o recursos para la misma finalidad que las ayudas solicitadas con base en este real decreto (incluye las ayudas de mínimis recibidas con cualquier finalidad en los últimos tres años):

Año de concesión	Importe (€)	Marcar si la ayuda es de mínimis	Normativa que regula la ayuda
		☐	
		☐	
		☐	
		☐	
		☐	
		☐	
		☐	
		☐	
		☐	
		☐	

En..... a..... de..... de.....

Firma: .....

Sr. Ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación.

ANEXO III

Don/doña..... con DNI (NIF, pasaporte o documento equivalente en caso de extranjeros) ……

DECLARA que las actuaciones y proyectos por las que se solicita la ayuda no están expresamente excluidas de la aplicación del Reglamento (UE) n.º 717/2014, y en concreto no se dirigen a:

- La compra de buques
- Modernización o substitución de motores principales o auxiliares de los buques pesqueros
- Aumento de capacidad de pesca de un buque o equipos que incrementen la capacidad de un buque para localizar peces.
- Construcción de nuevos buques pesqueros o la importación de buques pesqueros.
- Pesca experimental
- Transferencia de propiedad de una empresa
- Repoblación directa, a menos que esté explícitamente prevista como medida de conservación por un acto jurídico de la Unión o en caso de repoblación experimental

Me comprometo a mantener el cumplimiento de este requisito durante el período de tiempo inherente al reconocimiento o ejercicio del derecho a percibir la ayuda que solicito, debiendo informar de cualquier variación en las circunstancias al Órgano instructor.

En..... a..... de..... de.....

Firma: .....

§ 72

Real Decreto 854/2021, de 5 de octubre, por el que se establecen las bases reguladoras de las subvenciones para la adquisición e instalación de sistemas de seguimiento electrónico remoto (REM), para el cumplimiento de la obligación de desembarque, para la digitalización de la flota de pequeña escala y para el apoyo al sector pesquero extractivo, acuícola, comercializador y transformador en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, y se convocan para el año 2021

Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación
«BOE» núm. 239, de 6 de octubre de 2021
Última modificación: sin modificaciones
Referencia: BOE-A-2021-16234

El pasado 11 de marzo de 2020, la Organización Mundial de la Salud declaró pandemia internacional la situación de emergencia de salud pública provocada por el COVID-19. La rápida propagación, tanto nacional como internacional, motivó la necesidad de adoptar medidas coordinadas con el objetivo de amortiguar el impacto de esta crisis sanitaria y económica sin precedentes.

Estas medidas destinadas a actuar sobre los factores que inciden en la propagación, y que se están extendiendo en el tiempo, están teniendo un drástico impacto económico y social en el conjunto de los países de la Unión Europea, motivando la necesidad de seguir reaccionado de forma rápida y contundente, para así amortiguar el impacto de esta crisis, e impulsar la pronta recuperación económica, sentando las bases del crecimiento de las próximas décadas.

El Consejo Europeo del pasado 21 de julio de 2020, consciente de la necesidad en este momento histórico de un esfuerzo sin precedentes y de un planteamiento innovador que impulsen la convergencia, la resiliencia y la transformación en la Unión Europea, acordó un paquete de medidas de gran alcance.

Estas medidas aúnan el futuro marco financiero plurianual (MFP) para 2021-2027 reforzado y la puesta en marcha de un Instrumento Europeo de Recuperación *(«Next Generation EU»)* por valor de 750.000 millones de euros en precios constantes del año 2018.

El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación planteó el pasado 13 de octubre de 2020 sus propuestas para el Plan de Recuperación que se componen de Inversiones (11 medidas) y Reformas (6 medidas) por un importe total de 1.051 millones de euros.

Los objetivos señalados por el Ministerio de Agricultura Pesca y Alimentación son: mejorar aspectos en el ámbito digital, tecnológico y ecológico; asegurar el mejor conocimiento y asesoramiento científico; incrementar la eficiencia energética y la

contribución a la economía circular por parte de la flota y del complejo mar-industria y fomentar la inversión en pilares básicos como la investigación, el seguimiento y el control de las pesquerías.

Estas medidas se concretaron en el Plan de Recuperación Transformación y Resiliencia, aprobado por el Consejo con fecha 13 de julio de 2021, que fue enviado a la Comisión Europea el 30 de abril de 2021 previa aprobación por el Consejo de Ministros el 27 de abril de 2021 (BOE 30 de abril de 2021), que incluye a actuación que se aplicará a través del presente real decreto. Este real decreto se incardina en concreto en la Inversión 9 del Componente 3 del Plan (es decir, el acrónimo C3.I9): Plan de impulso a la sostenibilidad, investigación, innovación y digitalización del sector pesquero (IV).

Este componente 3 del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia español mejorará la sostenibilidad, la competitividad y la resiliencia de los sectores agroalimentario y pesquero desde el punto de vista económico, medioambiental y social. Para alcanzar este objetivo, las inversiones y reformas de este componente se centran en los elementos siguientes:

a) Mejorar la eficiencia y la sostenibilidad del regadío;

b) impulsar la sostenibilidad y competitividad de la agricultura y la ganadería;

c) adoptar una estrategia para fomentar la digitalización del sector agroalimentario y del medio rural en su conjunto; y

d) impulsar la sostenibilidad, la investigación, la innovación y la digitalización del sector pesquero.

El componente da repuesta a las recomendaciones específicas para España relativas al fomento de las inversiones en innovación y eficiencia energética (recomendación específica por país 3 de 2019), a la mejora del acceso al aprendizaje digital (recomendación específica por país 2 de 2020) y al fomento de la inversión pública y privada y de la transición ecológica (recomendación específica por país 3 de 2020).

Se espera que ninguna medida de este componente cause un perjuicio significativo a objetivos medioambientales a efectos de lo dispuesto en el artículo 17 del Reglamento (UE) 2020/852, teniendo en cuenta la descripción de las medidas y las medidas de mitigación expuestas en el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia español de conformidad con la Guía técnica sobre la aplicación del principio de «no causar un perjuicio significativo» (DO C 58 de 18.2.2021, p. 1).

Dentro de ese componente, este real decreto recoge las subvenciones referentes a la primera de las dos líneas de acción del C3. I9, relativa a la «digitalización del sector pesquero y acuícola español».

El Plan de Recuperación responde a un triple objetivo: (i) impulsar la actividad y la creación de empleo para contrarrestar a corto plazo el impacto de la pandemia, (ii) apoyar un proceso de transformación estructural que permita aumentar a medio plazo el crecimiento potencial y (iii) reforzar a largo plazo la resiliencia, avanzando hacia un desarrollo más sostenible e inclusivo.

Este real decreto se incardina en la Inversión 9 del Componente 3 del Plan (C3.I9): Plan de impulso a la sostenibilidad, investigación, innovación y digitalización del sector pesquero (IV): Digitalización de los medios para la vigilancia de la flota pesquera. Esta medida tiene por objeto mejorar la vigilancia de la actividad pesquera para garantizar la sostenibilidad medioambiental y la viabilidad a medio y largo plazo del sector pesquero. La medida se divide en dos líneas de acción, de las cuales la primera se instrumenta por medio de este real decreto: a) un plan de ayudas para la digitalización del sector pesquero y acuícola, que incluya: i) ayudas para dispositivos para el envío electrónico de las capturas y para su geolocalización, respecto de buques de menos de 12 m; y ii) ayudas para la flota pesquera española de buques mayores de 12 metros para la instalación de un sistema de observación electrónica mediante cámaras para la vigilancia remota de pesquerías y la lucha contra los descartes. La digitalización del sector español pesquero y acuícola se llevará a cabo en forma de subvenciones por concurrencia competitiva. En consecuencia, las ayudas convocadas al amparo del artículo 1.1 c) de esta norma se convocan para proyectos que se extiendan como máximo hasta el 30 de septiembre de 2023, mientras que las líneas previstas en las letras a) y b) de dicho artículo 1.1 se convocan sólo para 2021, en atención

a la sencillez en su tramitación y la inmediatez de la realización de los objetivos por medio de la mera adquisición e instalación de los equipos.

El presupuesto total asignado a la inversión C3.I9 asciende a 11 millones de euros, de los que 3,9 millones de euros se enmarcan en las ayudas reguladas en el presente real decreto y 7,1 millones de euros para la segunda línea de acción es la denominada «soluciones TIC modernas para la vigilancia pesquera».

En el presente real decreto se establece una única convocatoria con presupuesto hasta 2023, indicándose expresamente que los proyectos subvencionados deberán estar finalizados el 30 de septiembre de 2023, por lo que se asegura que esta línea finalice dentro del plazo establecido en el CID *(Council Implementing Decision)* para implantar el total de la inversión (cuarto trimestre de 2024).

Igualmente, y en consonancia con el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, con estas ayudas se persiguen, entre otros objetivos del citado Plan, la creación de empleo neto, la cohesión territorial y la lucha contra la despoblación del mundo rural, cumpliendo plenamente con las exigencias del principio de «no causar un perjuicio significativo» *(«Do no significant harm principle»)*.

En este sentido, el Real Decreto-Ley 36/2020, de 30 de diciembre por el que se aprueban medidas urgentes para la modernización de la administración pública y para la ejecución del plan de recuperación, transformación y resiliencia sienta las bases para la adopción de medidas de apoyo urgente al sector pesquero.

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, determina en su artículo 15, que los capitanes de los buques de pesca de la Unión cuya eslora total sea igual o superior a 12 metros registrarán por medios electrónicos la información mencionada en el artículo 14, relativo a la cumplimentación y presentación del cuaderno diario de pesca, y la enviarán por iguales medios a la autoridad competente del Estado miembro de su pabellón: al menos una vez al día y después de la última operación de pesca y antes de entrar en un puerto u otro lugar de desembarque.

Actualmente está siendo revisado el citado reglamento, previéndose la posibilidad de que los buques pesqueros de la Unión de menos de 12 metros de eslora total tengan que llevar a bordo un dispositivo, que no es necesario instalar a bordo, que permita ubicar e identificar automáticamente el buque mientras está en el mar mediante el registro y la transmisión de los datos de posición del buque a intervalos regulares a través de conexión satelital o cualquier otra red.

Así mismo, el texto modificado de ese mismo reglamento incorpora un nuevo artículo por el cual los Estados miembros garantizarán el seguimiento y el control de las actividades pesqueras a través de los sistemas de seguimiento electrónico remoto (REM) establecidos en dicho artículo. A efectos de seguimiento y control de la obligación de desembarque, los Estados miembros velarán por que los segmentos de la flota de los buques de pesca de la Unión de eslora total de 24 metros o más que enarbolen su pabellón y presenten un riesgo grave de cumplimiento de la obligación de desembarque han instalado a bordo un sistema REM operativo. El sistema REM deberá poder monitorear y controlar efectivamente la obligación de desembarque y puede incluir sistemas de geoposicionamiento, sensores y cámaras con Circuito Cerrado de Televisión (CCTV).

Los datos del sistema REM se almacenarán a bordo. Las autoridades competentes del Estado de pabellón y los Estados miembros costeros responsables del control de la pesca tendrán igual acceso a esos datos.

Por otra parte, dentro del Plan de Recuperación y Resiliencia, un eje fundamental es la digitalización de los sectores productivos. En este marco se prestará apoyo al sector extractivo, acuícola, comercializador y trasformador para fomentar la recuperación y modernizar el modelo productivo, mediante proyectos de mejora de comunicaciones; digitalización del sector acuícola, comercializador, transformador, minoristas, mayoristas; y proyectos de mejora de servicios de salud a través de comunicaciones para diagnóstico y prevención de enfermedades a bordo.

En consonancia con lo anteriormente expuesto, este real decreto establece las bases reguladoras y la convocatoria, para 2021 de subvenciones destinadas a la adquisición e

instalación de sistemas se seguimiento electrónico remoto (REM) para el cumplimiento de la citada obligación señalada por el artículo 15 del Reglamento (CE) n.º 1224/2009 del Consejo, de 20 de noviembre de 2009 en relación con el desembarque; para la digitalización de la flota de pequeña escala (menos de 12 metros) a través de la adquisición de dispositivos para reportar capturas y posiciones; así como el apoyo al sector extractivo, acuícola, comercializador y trasformador para fomentar la recuperación y modernizar el modelo productivo pesquero, mediante proyectos de mejora de comunicaciones, digitalización del sector extractivo, acuícola, comercializador, transformador, minoristas, mayoristas y proyectos de mejora de servicios de salud a través de comunicaciones para diagnóstico y prevención de enfermedades a bordo.

El contenido del presente real decreto se ajusta a lo establecido en el título IV del Real Decreto-ley 36/2020, de 30 de diciembre, donde se fijan las especialidades de gestión del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, concretamente a lo que se recoge en su capítulo I, sobre especialidades en materia de gestión y control presupuestario, en su capítulo II, sobre especialidades en materia de procedimiento administrativo, y en su capítulo V, sobre especialidades en materia de gestión de subvenciones.

La gestión de estas ayudas se realizará por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, de forma centralizada, dado que cuenta con competencias exclusivas en la materia, siguiendo la doctrina sentada por la jurisprudencia del Tribunal Constitucional en relación al alcance material y funcional de la competencia que el artículo 149.1.19.ª de la Constitución reserva al Estado. Dos de las líneas de ayuda previstas en este real decreto, la relativa a la adquisición e instalación del sistema REM para la obtención de ayudas para armadores de barcos de eslora total igual o superior a 12 metros para la adquisición e instalación de sistemas de seguimiento electrónico remoto (REM), teniendo preferencia para dichas ayudas los de eslora total igual o superior a 24 metros, y la relativa a la adquisición e instalación del dispositivo rugerizado para la digitalización de la flota, en los buques de eslora total inferior a 12 metros, se dictan al amparo de la competencia exclusiva del Estado en pesca marítima en aguas exteriores. Reiterada Jurisprudencia del Tribunal Constitucional declara que «por pesca marítima hay que entender la regulación de la actividad extractiva y, como presupuesto de ella, el régimen de protección, conservación y mejora de los recursos pesqueros» (SSTC 47/1991; 44/1992; 57/1992; 149/1992; 184/1996; y 38/2002).

La tercera línea, relativa a apoyo al sector extractivo, acuícola, comercializador y trasformador para fomentar la recuperación y modernizar el modelo productivo pesquero, mediante la financiación de proyectos de mejora de comunicaciones, digitalización del sector extractivo, acuícola, comercializador, transformador, minoristas, mayoristas y de proyectos de mejora de servicios de salud a través de comunicaciones para diagnóstico y prevención de enfermedades a bordo, se ampara en la regla 19.ª igualmente, pero circunscrita a las bases de la ordenación del sector pesquero y, al mismo tiempo, al amparo de la competencia estatal en materia de bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica, prevista en el artículo 149.1.13.ª de la Constitución Española.

La gestión centralizada se perfila como la única forma de gestión que garantiza idénticas posibilidades de obtención y disfrute por parte de sus potenciales destinatarios en todo el territorio nacional, mediante el establecimiento de unos criterios uniformes para el acceso a las ayudas, fundamentales en este supuesto en el que las ayudas no se encuentran compartimentadas, sino que se extienden al conjunto de España, con una flota que faena en el mar territorial, el cual no está compartimentado en función de los territorios regionales. Procede destacar en este sentido que el tipo de necesidades que generan las situaciones que se pretenden afrontar con esta medida responden a un patrón común en todas las zonas y tipo de buques y actividades afectadas, independientemente de la comunidad autónoma donde se ubique el respectivo puerto base, que por lo demás no impiden ni salir a faenar ni descargar en cualquier otro, o el cambio definitivo del mismo, lo que refuerza la necesidad de esta gestión centralizada.

La flota española se caracteriza por su amplitud y la variedad de orientaciones extractivas, desde buques de gran porte dedicados a amplias mareas hasta pequeñas embarcaciones artesanales de bajura. Asimismo, en varios casos las embarcaciones se encuentran en manos de un mismo propietario o armador, sin perjuicio de que sus artes, caladero, puerto habitual, puerto base o lugar preferente de primera venta sea diverso y

cambiante a lo largo del año. A unas necesidades tan específicas la administración debe responder de forma que los plazos y criterios sean idénticos en todo el territorio nacional, lo cual únicamente se garantiza con una gestión centralizada. La gestión centralizada también contribuye a garantizar que no se sobrepasan los importes máximos de ayudas establecidos por la normativa europea, a los que están sujetas las subvenciones establecidas en el presente real decreto.

Así, con palabras de la Sentencia del Tribunal Constitucional 45/2001, de 15 de febrero, «el artículo 149.1.13.ª CE puede amparar tanto normas estatales que fijen las líneas directrices y los criterios globales de ordenación de sectores económicos concretos, como previsiones de acciones o medidas singulares indispensables para alcanzar los fines propuestos en dicha ordenación (STC 155/1996, de 9 de octubre, FJ 4 y jurisprudencia en ella citada)». En definitiva, el Estado tiene reservada, por el mencionado artículo 149.1.13.ª, una competencia de dirección en la que tienen cobijo normas básicas y, asimismo, previsiones de acciones o medidas singulares que sean necesarias para alcanzar los fines propuestos dentro de la ordenación del sector (STC 117/1992, de 16 de septiembre). Ello se debe a su carácter transversal ya que aun existiendo una competencia sobre un subsector económico que una comunidad autónoma ha asumido como «exclusiva» en su Estatuto, esta atribución competencial no excluye la competencia estatal para establecer las bases y la coordinación de ese subsector, y que el ejercicio autonómico de esta competencia exclusiva puede estar condicionado por medidas estatales, que en ejercicio de una competencia propia y diferenciada pueden desplegarse autónomamente sobre diversos campos o materias, siempre que el fin perseguido responda efectivamente a un objetivo de planificación «económica» (Sentencia del Tribunal Constitucional 74/2014, de 8 de mayo). Igualmente, la STC 11/2015, FJ 4, por remisión a la STC 79/1992, de 28 de mayo, FJ 2, ha recordado que «el sector de la agricultura y la ganadería es de aquellos que por su importancia toleran la fijación de líneas directrices y criterios globales de ordenación así como previsiones de acciones o medidas singulares que sean necesarias para alcanzar los fines propuestos dentro de la ordenación de cada sector, destacando que "… en materia de agricultura y ganadería, siendo la competencia específica de las comunidades autónomas... el Estado puede intervenir en virtud de sus competencias generales sobre la ordenación general de la economía"».

El artículo 149.1.13.ª CE puede en determinados casos justificar la reserva de funciones ejecutivas al Estado y también permitir el uso de la supra territorialidad como título atributivo de competencias al Estado, pero para que dicho supuesto pueda ser considerado conforme al orden competencial han de cumplirse dos condiciones: que resulte preciso que la actuación de que se trate quede reservada al Estado para garantizar así el cumplimento de la finalidad de ordenación económica que se persigue, la cual no podría conseguirse sin dicha reserva, y, por otro lado, que el uso del criterio supra territorial resulte justificado en los términos de nuestra doctrina, esto es, atendiendo tanto a las razones aportadas como a la congruencia de la reserva de la función con el régimen de la norma.

Otro tanto se puede decir en relación con la competencia del Estado en la materia de ordenación pesquera de la regla 19.ª, el Tribunal Constitucional ha dictado, entre otras, las Sentencias 56/1989 y 147/1991, señalando que el concepto de ordenación del sector pesquero incluye a «(…) quienes pueden ejercer la actividad pesquera, ya sea la directamente extractiva o alguna otra relacionada con ella, las condiciones que deben reunir tales sujetos integrantes del sector y su forma de organización.» Y que, en este ámbito, el Estado tiene la competencia para dictar la legislación básica correspondiendo a las comunidades autónomas el desarrollo legislativo y la ejecución de las normas.

El Estado dicta estas bases desde una perspectiva nacional y articulada que, de otro modo, no aseguraría la igualdad en la percepción por parte de los posibles destinatarios de estas ayudas. Así, no solamente se atiende al número de comunidades autónomas en que se desarrollen las actividades de atención a los posibles puertos base que se hayan empleado en el tiempo que se toma como elemento de cómputo para su cálculo, sino que se cumple con esta norma con el mandato constitucional de eficacia. Se trata asimismo de un mecanismo de igualación frente a las diferentes perspectivas de afección por la epidemia, en cumplimiento de los principios constitucionales de igualdad formal y material y de las competencias exclusivas del Estado que el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación

ejerce en esta materia. Por otro lado, estas subvenciones no impiden a las comunidades autónomas aprobar sus correspondientes bases reguladoras.

De acuerdo con la doctrina del Alto Tribunal, la necesidad de la gestión de estas ayudas a través del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación se fundamenta en la estructura y naturaleza de las ayudas, asegurando además una visión de conjunto que solamente el ente supraordenado puede ofrecer, al requerir un grado de homogeneidad en su tratamiento que exclusivamente puede garantizarse mediante su gestión por un único titular, que forzosamente tiene que ser el Estado, a través de la Administración General del Estado. De esta forma se ofrecen idénticas posibilidades de obtención y disfrute por parte de los potenciales destinatarios que radican en distintas comunidades autónomas desde la superpuesta aplicación potencial de criterios como el puerto base, la sede social del armador o propietario, o el domicilio de los pescadores, pero que se integran en un único sistema de protección excepcional de ámbito supraterritorial, aspecto que no se conseguiría desde una gestión autonómica.

Pero además de estas consideraciones, deben tenerse en cuenta la concurrencia en el ámbito de este real decreto de competencias exclusivas, que fundamentan la aprobación de las bases y su gestión centralizada por parte del Estado en dos de sus líneas, por venir asociado a las tareas de control de la actividad extractiva en sí misma considerada. En efecto, la íntima conexión de estas ayudas con la pesca extractiva queda reflejada en la propia definición que el Tribunal Constitucional realiza de esta actividad. Así, la doctrina del Tribunal Constitucional (esencialmente, las SSTC 56/1989, 9/2001, 38/2002 y 166/2013) parte del principio, resumido en el FJ 6 de la última de ellas, que establece que «por pesca marítima hay que entender la regulación de la actividad extractiva. De manera más detallada, la pesca marítima incluye la normativa referente a los recursos y las zonas donde puede pescarse (fondos, caladeros, distancias, cupos), a los períodos en que puede pescarse (vedas, horas) y a la forma y medios de realización de la actividad extractiva en el mar (artes, medios de pesca). Del mismo modo, como presupuesto de la señalada actividad extractiva, la pesca marítima incluye también el régimen de protección, conservación y mejora de los recursos pesqueros. Ahora bien, la materia "pesca marítima" es competencia exclusiva del Estado (art. 149.1.19.ª CE) cuando su regulación se proyecta sobre el mar territorial, la zona económica y las aguas internacionales. Por el contrario, en el caso de que la disciplina de dichas cuestiones se ciña a las aguas interiores de una Comunidad Autónoma, esta resultará competente para establecerla (así en STC 9/2001, de 18 de enero, FJ 6)».

Por lo tanto, la concurrencia sobre un mismo objeto de títulos competenciales exclusivos del Estado en materia de pesca marítima, por un lado, y de títulos básicos en materia de ordenación pesquera y bases y coordinación general de la actividad económica, concurriendo en este caso los requisitos fijados por el Tribunal Constitucional para optar por la centralización, por otro lado, justifican la opción normativa de unificar bases y convocatoria al amparo de lo determinado por el artículo 23 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, y también de concentrar su normación y gestión en sede estatal.

Por otro lado, la doctrina del Tribunal Constitucional exige el establecimiento de las bases reguladoras de subvenciones por real decreto en los casos en que se invoque, como aquí ocurre –aunque de modo conjunto con competencias exclusivas–, una competencia básica (STC 175/2003, de 30 de septiembre, o STC 156/2011, de 18 de octubre). Así, en relación al rango de la norma y a tenor de la reiterada jurisprudencia constitucional (STC 175/2003, de 30 de septiembre, y STC 156/2011, de 18 de octubre) resulta adecuado para su regulación establecer mediante real decreto, al tratarse de normativa básica de competencia estatal. Asimismo, desde el punto de vista formal, la doctrina del Tribunal Constitucional exige el establecimiento de las bases reguladoras de subvenciones mediante una norma con rango de ley o real decreto; así, en su Sentencia 156/2011, de 18 de octubre (FJ 7) afirma que «en cuanto a la perspectiva formal, la regulación subvencional que nos ocupa debe también satisfacer las exigencias formales de la normativa básica contenidas en la antes reproducida STC 69/1988, FJ 5. Desde dicha perspectiva formal, hay que partir de que en las materias de competencia compartida en las que, como ocurre en este caso, corresponde al Estado el establecimiento de las normas básicas y a las comunidades autónomas el desarrollo normativo y la ejecución de dichas bases, la instrumentación de los

programas subvencionables debe hacerse con el soporte de la ley formal siempre que sea posible o, en todo caso, a través de norma reglamentaria del Gobierno que regule los aspectos centrales del régimen jurídico de las subvenciones, que debe comprender, al menos, el objeto y finalidad de las ayudas, su modalidad o modalidades técnicas, los sujetos beneficiarios y los requisitos esenciales de acceso... Este criterio respecto a la cobertura formal de la normativa básica ha de ser exigido, incluso con mayor rigor, en los supuestos de subvenciones estatales centralizadas en los ámbitos materiales en los que la Constitución reserva al Estado la normativa básica, toda vez que esa gestión centralizada se erige en excepción que limita el ejercicio ordinario por las comunidades autónomas de sus competencias».

Se dicta, asimismo, de conformidad con lo establecido en los artículos 9.2, 17.3 y concordantes de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones, y en su Reglamento, aprobado por Real Decreto 887/2006, de 21 de julio.

De acuerdo con lo dispuesto por artículo 23.2.a) de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, dada la especificidad y singularidad de estas ayudas, se aprueban conjuntamente las beses reguladoras y la convocatoria de las mismas teniendo en cuenta que no es previsible que su convocatoria se reitere en el tiempo, en sucesivos años, por lo que carece de sentido establecer una regulación general separada de vigencia indefinida de sus bases.

En la elaboración de esta norma se han observado los principios de buena regulación previstos en el artículo 129 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; 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 la norma 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 la tramitación de este real decreto se ha consultado a las comunidades autónomas y las entidades representativas de los sectores afectados, y han emitido el preceptivo informe el Servicio Jurídico del Estado y la Intervención Delegada en el Departamento.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 5 de octubre de 2021,

DISPONGO:

Artículo 1. *Objeto y actuaciones subvencionables.*

1. El objeto de este real decreto es establecer, de acuerdo con el marco regulador señalado por el Real Decreto-ley 36/2020, de 30 de diciembre, por el que se aprueban medidas urgentes para la modernización de la Administración Pública y para la ejecución del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, las bases reguladoras de las subvenciones destinadas a:

a) La adquisición e instalación, por primera vez, de los siguientes equipos nuevos para la digitalización de la flota, en los buques pesqueros de eslora total igual o superior a 12 metros, teniendo preferencia para las ayudas los de eslora total igual o superior a 24 metros:

Sistemas de Seguimiento Electrónico Remoto (REM) para cumplimiento de obligación de desembarque.

b) La adquisición e instalación, por primera vez, de los siguientes equipos nuevos para la digitalización de la flota, en los buques de eslora total inferior a 12 metros:

Dispositivo rugerizado para comunicación de capturas, declaración de desembarque y geolocalización, con el objetivo de definir e implementar una estrategia para la incorporación de herramientas analíticas que permitan mejorar la información disponible, así como explotarla con fines empresariales, científicos, ecológicos y sociales.

c) El apoyo al sector extractivo, acuícola, comercializador y trasformador para fomentar la recuperación y modernizar el modelo productivo pesquero, mediante la financiación de proyectos de mejora de comunicaciones, digitalización del sector extractivo, acuícola, comercializador, transformador, minoristas, mayoristas y de proyectos de mejora de servicios de salud a través de comunicaciones para diagnóstico y prevención de enfermedades a bordo, así como aquéllos que modernicen desde un punto de vista tecnológico el sector, lo hagan más interconectado y digital y aseguren un enfoque modernizador de los sistemas productivos, de comercialización o gestión. Para las PYMES señaladas en el artículo 2 d), esta línea de ayuda deberá ajustarse a las actuaciones subvencionables señaladas en el artículo 3 g).

Estos proyectos podrán ser plurianuales o anuales y conllevar actuaciones susceptibles de financiación que se realicen en los ejercicios 2021 y 2022 y hasta el 30 de septiembre de 2023.

2. Estas tres líneas de ayudas se concederán en régimen de concurrencia competitiva de acuerdo con los principios de publicidad, transparencia, objetividad, igualdad y no discriminación y eficacia y eficiencia establecidos en el artículo 8.3 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones, así como de conformidad con lo establecido en su Reglamento, aprobado por Real Decreto 887/2006, de 21 de julio.

3. Asimismo, y conforme a lo establecido en el artículo 23.2 a) de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, y en el artículo 61.1 del Real Decreto-ley 36/2020, de 30 de diciembre, se aprueba conjuntamente la convocatoria de las ayudas para el ejercicio 2021.

4. Las subvenciones reguladas en este real decreto se ajustan a lo dispuesto en el Reglamento (UE) n.º 2021/241, del Parlamento Europeo y del Consejo, del 12 de febrero de 2021, por el que se establece el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia.

Estas ayudas se enmarcan en el Componente 3 (Transformación Ambiental y Digital del Sistema Agroalimentario y Pesquero) del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia de la Economía Española, correspondiendo con la Inversión 9 (Plan de impulso a la sostenibilidad, investigación, innovación y digitalización del sector pesquero (IV): Digitalización de los medios para la vigilancia de la flota pesquera), siendo el objetivo de este componente mejorar la sostenibilidad, la competitividad y la resiliencia de los sectores agroalimentario y pesquero desde el punto de vista económico, medioambiental y social. Dentro de ese componente, este real decreto recoge las subvenciones referentes a la primera de las dos líneas de acción del C3. I9, relativa a la «digitalización del sector pesquero y acuícola español».

5. Asimismo, estas subvenciones se rigen por lo dispuesto en la Orden HFP/1030/2021, de 29 de septiembre, por la que se configura el sistema de gestión del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, y en la Orden HFP/1031/2021, de 29 de septiembre, por la que se establece el procedimiento y formato de la información a proporcionar por las Entidades del Sector Público Estatal, Autonómico y Local para el seguimiento del cumplimiento de hitos y objetivos y de ejecución presupuestaria y contable de las medidas de los componentes del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia.

6. Las subvenciones concedidas a los operadores previstos en el artículo 2 d) se ajustan al Reglamento (UE) n.º 1388/2014 de la Comisión de 16 de diciembre de 2014 por el que se declaran determinadas categorías de ayudas a empresas dedicadas a la producción, transformación y comercialización de productos de la pesca y de la acuicultura compatibles con el mercado interior en aplicación de los artículos 107 y 108 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

Artículo 2. *Beneficiarios de las ayudas.*

Podrán ser beneficiarios de estas ayudas:

a) Para las subvenciones establecidas en el artículo 1.1.a), los armadores de buques pesqueros de eslora total igual o superior a 12 metros, teniendo preferencia para las ayudas los de eslora total igual o superior a 24 metros, en el caso de las ayudas a la adquisición e instalación por primera vez de Sistemas de Seguimiento Electrónico Remoto (REM), de la lista tercera del Registro de Buques y Empresas Navieras que estén dados de alta en el Registro General de la Flota Pesquera y en posesión de la licencia de pesca en vigor

b) Para las subvenciones establecidas en el artículo 1.1.b), los armadores de buques pesqueros de eslora total inferior a 12 metros, en el caso de adquisición e instalación por primera vez del dispositivo rugerizado para comunicación de capturas.

c) Para las subvenciones establecidas en el artículo 1.1.c), las asociaciones del sector extractivo, acuícola, comercializador y transformador, así como organizaciones de productores, siempre que dichas asociaciones y organizaciones pongan los proyectos financiados a disposición de todos sus asociados.

d) Para las subvenciones establecidas en el artículo 1.1.c), podrán ser beneficiarios también pequeñas y medianas empresas («PYME») dedicadas a la producción, transformación o comercialización de productos de la pesca y de la acuicultura cuando cumplan con los requisitos previstos en el Reglamento (UE) n.º 1388/2014 de la Comisión de 16 de diciembre de 2014, y en particular los recogidos en el artículo 3 g) de este real decreto.

Artículo 3. *Requisitos para la obtención de las ayudas.*

Para la obtención de esta ayuda, los beneficiarios deberán cumplir los siguientes requisitos:

a) Estar al corriente en el pago de sus obligaciones fiscales y con la Seguridad Social, no ser deudor por resolución de procedencia de reintegro y no haber sido inhabilitados por sentencia firme para obtener subvenciones.

b) No estar incursos en ninguna de las prohibiciones establecidas en el artículo 13 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre. Dichas prohibiciones afectarán también a aquellas empresas de las que, por razón de las personas que las rigen o de otras circunstancias, pueda presumirse que son continuación o que derivan, por transformación, fusión o sucesión, de otras empresas en las que hubiesen concurrido aquéllas.

c) No haber recibido ni solicitado otras ayudas por el mismo concepto, que sumados a la ayuda recibida por la presente norma superen el coste total del objeto de la subvención.

d) Para beneficiarios con personalidad jurídica, poseer un establecimiento válidamente constituido en España.

e) En el caso del sistema REM mencionado en el artículo 1.1. a) los equipos deberán cumplir con los requisitos técnicos exigidos en el anexo I.

f) En el caso de la aplicación para geoposicionamiento y envío electrónico de capturas, los equipos señalados en el artículo 1.1 b) deberán cumplir con los requisitos técnicos exigidos en el anexo II.

g) En el caso de los beneficiarios del artículo 2 d), deberán cumplir con lo establecido en el Reglamento (UE) n.º 1388/2014 de la Comisión de 16 de diciembre de 2014, y, en particular, deberán:

1.º Acreditar que no se trate de empresas que estén sujetas a una orden de recuperación pendiente tras una decisión previa de la Comisión que haya declarado una ayuda ilegal e incompatible con el mercado interior.

2.º Acreditar que no se trate de empresas en crisis, salvo que no se encontraran en crisis el 31 de diciembre de 2019, pero pasaron a ser empresas en crisis en el período comprendido entre el 1 de enero de 2020 y el 30 de junio de 2021.

3.º Acreditar que no se trate de empresas que no puedan solicitar ayudas del Fondo Europeo Marítimo y de Pesca por los motivos indicados en el artículo 10, apartados 1 a 3, del Reglamento (UE) no 508/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo de 15 de mayo de 2014 relativo al Fondo Europeo Marítimo y de Pesca.

4.º Cumplir las normas de la política pesquera común. Si, durante dicho período, se observa que el beneficiario no cumple dichas normas, deberá reembolsarse la ayuda proporcionalmente a la gravedad de la infracción.

5.º Acreditar, en garantía del pleno respeto a la normativa reguladora de las Ayudas de Estado, que los proyectos que se presenten cumplen los requisitos de los artículos 17, 19, 21, 23, 27, 31, 33, 39, 41 y 42 del Reglamento (UE) n.º 1388/2014 de la Comisión, de 16 de diciembre de 2014, que son en concreto los siguientes:

– Los proyectos de digitalización que contribuyan a diversificar los ingresos de los pescadores mediante el desarrollo de actividades complementarias, como inversiones a

bordo, turismo de pesca deportiva, restaurantes, servicios medioambientales relacionados con la pesca y actividades educativas sobre la pesca, y que deben cumplir los requisitos del artículo 30 del Reglamento 508/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de mayo de 2014.

– Los proyectos de digitalización que contribuyan a mejorar la higiene, la salud, la seguridad y las condiciones de trabajo de los pescadores, mediante inversiones a bordo o en equipos individuales, siempre que superen los requisitos de la normativa de la Unión o nacional y cumplan los requisitos del artículo 32 del Reglamento 508/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de mayo de 2014.

– Los proyectos de digitalización que contribuyan a adaptar las actividades de pesca a las posibilidades de pesca, destinados a la concepción, el desarrollo, la supervisión, evaluación y gestión de los sistemas de asignación de las posibilidades de pesca y que cumplan los requisitos del artículo 36 del Reglamento 508/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de mayo de 2014.

– Los proyectos de digitalización que contribuyan a reducir el impacto de la pesca en el medio marino, apoyar la eliminación gradual de los descartes y facilitar la transición a una explotación sostenible de los recursos biológicos marinos y que cumplan los requisitos del artículo 38 del Reglamento 508/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de mayo de 2014.

– Los proyectos de digitalización que contribuyan a aumentar el valor añadido o la calidad del pescado capturado, y que cumplan los requisitos del artículo 42 del Reglamento 508/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de mayo de 2014.

– Los proyectos de digitalización que contribuyan a lograr inversiones productivas en acuicultura, y que cumplan los requisitos de los artículos 46 y 48 del Reglamento 508/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de mayo de 2014.

– Los proyectos de digitalización que contribuyan a promover la salud y el bienestar de los animales de las empresas acuícolas, y que cumplan los requisitos de los artículos 46 y 56 del Reglamento 508/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de mayo de 2014.

– Los proyectos de digitalización que contribuyan a la mejora de las condiciones de trabajo y al fomento de la seguridad laboral y fomentar al trabajo en red y al intercambio de experiencia y mejores prácticas entre empresas u organizaciones profesionales acuícolas y otras partes interesadas, y que cumplan los requisitos del artículo 50 del Reglamento 508/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de mayo de 2014.

– Los proyectos de digitalización que contribuyan a la comercialización de productos de la pesca y la acuicultura, y que cumplan los requisitos del artículo 68 del Reglamento 508/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de mayo de 2014.

– Los proyectos de digitalización que contribuyan a actividades de transformación de los productos de la pesca y la acuicultura, y que cumplan los requisitos del artículo 69 del Reglamento 508/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de mayo de 2014.

Artículo 4. *Obligaciones de los beneficiarios.*

Los beneficiarios de las ayudas, además de las reguladas por el artículo 14 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, tienen las siguientes obligaciones:

1. Proporcionar al órgano instructor del procedimiento toda la información que sea necesaria para poder realizar el seguimiento y la evaluación de la implantación de los dispositivos de modernización de la flota objeto de esta línea de ayudas.

2. Formular, en la solicitud de ayuda o una vez concedida la subvención, el compromiso de comunicar de inmediato al órgano de concesión de la misma, la obtención de cualquier otra ayuda para la misma finalidad. En estos casos se podrá producir la modificación de la resolución de concesión de la ayuda.

3. Aportar al órgano instructor del procedimiento, una vez concedida y pagada la ayuda la justificación del pago y de su contabilización.

4. Para los beneficiarios de las subvenciones establecidas en el artículo 1.1.a) y b), el armador de un buque pesquero que se haya beneficiado de una ayuda al amparo del presente real decreto no podrá transferir ese buque fuera de la Unión Europea durante al

menos los cinco años siguientes a la fecha en que se haya hecho efectivo el pago de dicha ayuda al beneficiario.

En caso de que un buque fuera transferido en ese periodo de tiempo, se reintegrarán los importes indebidamente abonados de manera proporcional al período durante el cual no se haya cumplido el requisito establecido en este apartado.

5. Facilitar toda la información que les sea requerida por la Secretaría General de Pesca, la Intervención General de la Administración del Estado, el Tribunal de Cuentas u otros órganos competentes en el marco del control de las operaciones ejecutadas en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia.

6. En el caso de que el beneficiario de estas ayudas hubiera solicitado o percibiese otras ayudas, ingresos o recursos por la misma finalidad, con posterioridad a la fecha de solicitud, deberá comunicar dicha circunstancia al órgano instructor. En estos casos se podrá producir la modificación de la resolución de concesión de la ayuda.

7. Cumplir con las obligaciones de publicidad legalmente establecidas, en particular, con lo dispuesto en el artículo 18 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre y en el Reglamento (UE) 2021/241 del Parlamento Europeo y del Consejo de 12 de febrero de 2021.

8. Mantener un sistema de contabilidad que permita el registro diferenciado de todas las transacciones relacionadas con el proyecto, mediante la utilización de un código contable específico dedicado a tal efecto o la aplicación de los procedimientos que las convocatorias determinen.

9. Los beneficiarios deberán custodiar todas las facturas y demás documentos que acrediten los gastos y pagos objeto de la subvención en que hayan incurrido y tenerlos a disposición del órgano concedente y de los órganos de comprobación y control, que podrán requerirlos para su comprobación. Tal y como se establece en el artículo 22.2 f) del Reglamento (UE) 2021/241, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de febrero de 2021, la documentación deberá custodiarse conforme al plazo establecido en el artículo 132 del Reglamento (UE, Euratom) 2018/1046, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de julio de 2018, sobre las normas financieras aplicables al presupuesto general de la Unión.

10. Conforme al artículo 22 de este real decreto, y en cumplimiento de lo dispuesto en el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR), en el Reglamento (UE) 2021/241 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de febrero de 2021, y su normativa de desarrollo, en particular la Comunicación de la Comisión Guía técnica sobre la aplicación del principio de «no causar un perjuicio significativo» en virtud del Reglamento relativo al Mecanismo de Recuperación y Resiliencia, así como con lo requerido en la Propuesta de Decisión de Ejecución del Consejo relativa a la aprobación de la evaluación del Plan de Recuperación y Resiliencia de España, por un lado, los beneficiarios de las subvenciones garantizarán el pleno cumplimiento en todos los proyectos de inversión que deben llevarse a cabo en cumplimiento del presente real decreto del llamado principio de no causar un perjuicio significativo al medioambiente (principio DNSH por sus siglas en inglés, «*Do No Significant Harm»)*. Por otro lado, se asegurará el cumplimiento del objetivo asumido para la inversión C3.I9, en su conjunto, en lo relativo al etiquetado digital. Ello incluye el cumplimiento de las condiciones específicas asignadas previstas en el Componente 3, así como en la Inversión 9, en la que se enmarcan dichos proyectos, tanto en lo referido al principio DNSH, como al etiquetado digital, y especialmente las recogidas en los apartados 3, 6 y 8 del documento del Componente del Plan. Esta inversión contribuye en un 0% tanto al etiquetado climático como al medioambiental, según el anexo VI del Reglamento (UE) 2021/241 del Parlamento Europeo y del Consejo de 12 de febrero de 2021 por el que se establece el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia, y en un 100% al etiquetado digital según lo recogido en el anexo VII del citado reglamento.

11. Los equipos e instrumentos serán energéticamente eficientes, absolutamente respetuosos con el Código de Conducta para Tecnologías de la Información y la Comunicación de la Comisión Europea (ICT Code of Conduct | E3P). Se tomarán medidas para que aumente la durabilidad, la posibilidad de reparación, de actualización y de reutilización de los productos, de los aparatos eléctricos y electrónicos implantados. Se aplicarán los requisitos de diseño ecológico que facilitan la reutilización y el tratamiento de los residuos de aparatos eléctricos y electrónicos (RAEE) establecidos en el marco de la Directiva 2009/125/CE, hasta el final de su vida útil aplicando las directrices que marca el

Real Decreto 110/2015, de 20 de febrero, sobre residuos de aparatos eléctricos y electrónicos. Deberán contar con el marcado CE correspondiente, y se adjuntará declaración responsable del beneficiario sobre la gestión de residuos.

12. Colaborar en los controles necesarios para el correcto seguimiento y control de estas subvenciones, de conformidad con lo establecido en el Reglamento (UE) 2021/241, del Parlamento y del Consejo, de 12 de febrero de 2021.

13. Cumplir con la normativa europea y nacional que les resulte aplicable, y en particular, con las obligaciones que se derivan del Reglamento del MRR, especialmente en materia de tagging digital y verde, en su caso, e igualmente al resto de normativa europea y nacional aplicable, en especial, el DNSH, las medidas relativas a evitar fraude, corrupción, conflicto de intereses o doble financiación. En todo caso debe garantizarse el pleno respeto a la normativa reguladora de las Ayudas de Estado.

Artículo 5. *Compatibilidad con otras ayudas.*

1. Las subvenciones previstas en el artículo 1.1 a) y 1.1 b) serán compatibles con otras de carácter público o privado que, aisladamente o en concurrencia con otras aportaciones, no superen el coste total del proyecto objeto de la subvención, siempre que no provengan de otros programas e instrumentos de la Unión.

2. Las subvenciones previstas en el artículo 1.1 c) serán compatibles con otras de carácter público o privado que, aisladamente o en concurrencia con otras aportaciones, no superen el coste total del proyecto objeto de la subvención. En particular, de conformidad con el artículo 9 del Reglamento (UE) n.º 2021/241, del Parlamento Europeo y del consejo, de 12 de febrero de 2021, las ayudas concedidas para la línea prevista en el artículo 1.1 c) en el marco del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia se sumará a la proporcionada con arreglo a otros programas e instrumentos de la Unión siempre que se destine a diferente finalidad. Así, las reformas y los proyectos de inversión podrán recibir ayuda de otros programas e instrumentos de la Unión siempre que dicha ayuda no cubra el mismo coste y atienda a diferente finalidad y quede claramente diferenciado el objeto y gastos cubiertos de ambas ayudas.

3. En el caso de los operadores del artículo 2 d), además, no podrán superarse los umbrales de notificación previstos en el Reglamento (UE) n.º 1388/2014 de la Comisión de 16 de diciembre de 2014 y deberán cumplirse las reglas de acumulación previstas en su artículo 8.

4. En todo caso, las actuaciones que sean financiadas por el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia deberán quedar claramente diferenciadas de las que sean financiadas a través de otras fuentes, con identificación de los hitos u objetivos que a aquéllas les correspondan.

5. Los beneficiarios deberán dar a conocer, mediante declaración responsable, las subvenciones, ayudas, ingresos o recursos que hayan obtenido para la actividad subvencionada, tanto al presentar la solicitud de la subvención, como en cualquier momento ulterior en el que se produzca tal circunstancia. Esta comunicación deberá efectuarse tan pronto como se conozca y, en todo caso, en el momento de la justificación de la subvención.

Artículo 6. *Financiación, gastos subvencionables, límites y cuantía de las ayudas.*

1. Las ayudas serán financiadas conforme a lo dispuesto en Real Decreto-Ley 36/2020, de 30 de diciembre.

2. La financiación de las presentes subvenciones se efectuará con cargo a la aplicación presupuestaria correspondiente, que es la 21.50.410F.778.00 «Plan de impulso a la sostenibilidad, investigación, innovación y digitalización del sector pesquero» de los Presupuestos Generales del Estado para el año 2021, o la que, en su caso, la substituya para los ejercicios 2022 y 2023.

La concesión de estas ayudas estará condicionada a la existencia de crédito adecuado y suficiente en el momento de la resolución de la concesión.

3. La cuantía de la ayuda concedida podrá ser:

a) Para la línea del artículo 1.1.a) de hasta el 100 % del coste subvencionable con un límite de 15.000 euros por buque.

b) Para la línea del artículo 1.1.b) de hasta el 100 % del coste subvencionable con un límite de 500 euros por buque.

c) Para la línea del artículo 1.1.c):

1.º Para los solicitantes del artículo 2 c), de hasta el 100 % del coste subvencionable del proyecto, siempre que el mismo tenga un presupuesto mínimo de 100.000 euros y máximo de 300.000 euros.

2.º Para los solicitantes del artículo 2 d), de hasta el 50 % del coste subvencionable del proyecto, siempre que el mismo tenga un presupuesto mínimo de 100.000 euros y máximo de 300.000 euros.

4. Sobre las solicitudes recibidas, conforme a los requisitos establecidos en el artículo 3, la Secretaría General de Pesca procederá a aplicar, en el caso de que el crédito contemplado no fuera suficiente, una reducción proporcional de la cuantía de las ayudas previstas en el apartado 3.

5. El órgano competente para resolver, a propuesta del órgano instructor, y previo informe favorable de la Comisión de Valoración, podrá acordar la transferencia de crédito entre las distintas líneas de ayudas, si en alguna de ellas se prevé la existencia de un exceso de crédito.

6. Las actuaciones subvencionables deberán haberse realizado dentro del plazo indicado en la convocatoria. Y, en el caso de los operadores del artículo 2 d), deberán haberse iniciado con posterioridad a la presentación de la solicitud de subvención.

7. En ningún caso el coste de adquisición de los gastos subvencionables podrá ser superior al valor de mercado.

Asimismo, deberá darse cumplimiento a lo establecido por el artículo 31.3 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, en relación con la obligación del beneficiario de solicitar como mínimo tres ofertas de diferentes personas o entidades proveedoras, en función del importe del gasto subvencionable, en los términos señalados en dicho precepto.

8. El impuesto sobre el valor añadido (IVA) no será subvencionable, en ningún caso.

9. Las subvenciones se destinarán a cubrir los gastos relacionados con el desarrollo y ejecución de las actuaciones para las que hayan sido concedidos, en los términos previstos en el artículo 31 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre. Asimismo, no deberá existir una relación laboral entre la Administración General del Estado y el personal dedicado a la realización de las actuaciones subvencionables.

Podrán ser objeto de subcontratación aquellas actividades del proyecto que forman parte de la actividad subvencionada pero que no puedan ser realizadas por las entidades beneficiarias por sí mismas, extremo que habrá de acreditarse en la memoria técnica del proyecto, indicando la actividad objeto de subcontratación, el importe aproximado y el procedimiento previsto para la adjudicación. Las empresas subcontratadas deberán poseer un establecimiento válidamente constituido en España.

En caso de subcontratar parte o toda la actividad objeto de la ayuda, en los términos previstos en este real decreto, habrán de preverse los mecanismos necesarios para asegurar que los subcontratistas cumplan con el principio DNSH.

Los subcontratistas y demás intermediarios tendrán que cumplir con la normativa europea y nacional que les resulte aplicable, y en particular, con las obligaciones que se derivan del Reglamento del MRR, especialmente en materia de *tagging* digital y verde, en su caso, e igualmente al resto de normativa europea y nacional aplicable, en especial, el DNSH, las medidas relativas a evitar fraude, corrupción, conflicto de intereses o doble financiación previstas en este real decreto y la normativa nacional y europea respectiva. En todo caso debe garantizarse el pleno respeto a la normativa reguladora de las Ayudas de Estado.

10. Podrán ser subvencionables los siguientes gastos:

a) Para la línea establecida en el artículo 1.1 a), será subvencionable el coste de la adquisición y la instalación de los equipos nuevos del sistema de Seguimiento Electrónico Remoto.

b) Para la línea establecida en el artículo 1.1 b), será subvencionable el coste de adquisición e instalación del dispositivo rugerizado nuevo.

c) Para la línea establecida en el artículo 1.1 c) podrán ser subvencionables –siempre dentro del límite total establecido en el apartado 3.c) 2.º para los solicitantes del artículo 2 d)–:

1.º Gastos de personal:

– Se financiarán, hasta un 100 %, los gastos del personal contratado por los beneficiarios exclusivamente para la realización del proyecto, incluida la Seguridad Social.

– Se financiarán, hasta un 100 %, las becas asociadas al proyecto, siendo elegibles las horas de dedicación exclusiva al proyecto.

– Se podrán financiar hasta el 40 % de los costes de personal propio dedicado a la realización del proyecto, incluida la Seguridad Social.

Para determinar el coste de personal, la tarifa por hora aplicable se calculará dividiendo los costes brutos de empleo anuales por 1.720 horas.

En todo caso, los costes elegibles de personal sólo serán subvencionables hasta el límite de las retribuciones fijadas para los correspondientes profesionales en el Convenio Colectivo Único para el personal laboral de la Administración General del Estado.

En ningún caso debe deducirse de estas previsiones la existencia de una relación laboral entre la Administración General del Estado y el personal dedicado a la realización de las actuaciones subvencionables.

2.º Gastos en aparatos, equipos y suministros:

– Serán financiables, hasta un 100 %, los costes derivados de la compra de aparatos, equipos o instrumentos, siempre que se destinen al proyecto. No se financiará la adquisición de dispositivos informáticos de uso genérico, como PC, ordenadores portátiles, impresoras, etc. Los equipos serán energéticamente eficientes, absolutamente respetuosos con el Código de Conducta para Tecnologías de la Información y la Comunicación de la Comisión Europea (ICT Code of Conduct | E3P).

– Se financiarán, hasta un 100 %, los gastos de material fungible, suministros y consumibles directamente derivados del proyecto, incluido el material de oficina y los consumibles informáticos.

Se tomarán medidas para que aumente la durabilidad, la posibilidad de reparación, de actualización y de reutilización de los productos, de los aparatos eléctricos y electrónicos implantados. Se aplicarán los requisitos de diseño ecológico que facilitan la reutilización y el tratamiento de los residuos de aparatos eléctricos y electrónicos (RAEE) establecidos en el marco de la Directiva 2009/125/CE, hasta el final de su vida útil aplicando las directrices que marca el Real Decreto 110/2015, de 20 de febrero, sobre residuos de aparatos eléctricos y electrónicos. El cumplimiento de estos requisitos se incluirá en la documentación justificativa presentada de conformidad con el artículo 15 de este real decreto.

3.º Podrán ser objeto de ayuda los costes indirectos a un tipo fijo de hasta el 20 % del total costes directos subvencionables, siempre que se justifique su relación con el proyecto.

4.º En el caso de subcontratación en esta línea de ayudas, el presupuesto global de la actividad subcontratada podrá ser la totalidad del presupuesto de dicho beneficiario y la subcontratación estará condicionada a que el contrato se celebre por escrito, sea enviado y previamente autorizado por el órgano de concesión.

Artículo 7. *Entidades colaboradoras.*

1. Para la gestión de las ayudas recogidas en el artículo 1.1, se podrá contar con entidades colaboradoras, que actuarán en nombre y por cuenta del órgano concedente, a todos los efectos relacionados con la subvención, entregando y distribuyendo los fondos públicos a los beneficiarios.

Podrán actuar como entidades colaboradoras las cofradías de pescadores, sus federaciones, asociaciones de armadores, organizaciones de productores pesqueros, y entidades similares del sector, todo ello de conformidad con lo dispuesto por los artículos 12, 13, 15 y 16 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, y el Reglamento General de Subvenciones.

2. Para la selección como entidades colaboradoras de personas sometidas a derecho privado se procederá a la convocatoria del oportuno procedimiento selectivo, con sujeción a los principios establecidos en el artículo 16.5 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre.

a) Podrán participar en dicho proceso las personas jurídicas sometidas a derecho privado sin ánimo de lucro cuyo ámbito de actuación sea todo el territorio del Estado. A los solos efectos del presente artículo, se considerará que carecen de fines de lucro aquellas entidades que aun desarrollando actividad comercial y obteniendo beneficios por ello, los dediquen íntegramente al cumplimiento de sus fines institucionales no comerciales. Las personas o entidades sometidas a derecho público no necesitarán someterse a proceso selectivo para ser consideradas entidades colaboradoras.

b) Deberán asimismo ser poseedoras de las siguientes condiciones de solvencia y eficacia:

1.º Experiencia acreditada en la gestión de subvenciones, como beneficiario o entidad colaboradora y la coordinación de proyectos con financiación pública.

2.º Acreditación de poseer los medios humanos y materiales necesarios para la realización de las funciones y obligaciones de una entidad colaboradora.

3.º Capacidad económica y solvencia financiera acreditadas para la realización de las funciones y obligaciones que le correspondan como entidad colaboradora.

c) Las citadas condiciones se acreditarán mediante la presentación de los siguientes documentos:

1.º Certificado de acreditativo de que cumple los requisitos de ser una entidad de las mencionadas el en apartado 1 de este artículo, carecer de ánimo de lucro y cumplir el requisito del ámbito de actuación en toda España exigido.

2.º Memoria acreditativa de la experiencia, con indicación de los procedimientos y su número de referencia en los que sean de consulta pública, o copia de la resolución en los que no sean de consulta pública.

3.º Documentación en la que se recojan aspectos tales como su estructura, organización, personal y medios materiales con los que cuentan para una gestión eficaz de las actividades que se les han encomendado en la presente norma y, en su caso, en el convenio que se suscriba.

4.º Informe de una institución financiera en la que se señale su capacidad económica y las últimas cuentas aprobadas y depositadas a las que se acompañará el informe de auditoría.

5.º Cualquier otro documento que se considere acreditativo de las condiciones de solvencia y eficacia señaladas que, en su caso, se señalen en la convocatoria.

Los requisitos habrán de mantenerse durante toda la duración del convenio que se firme con la seleccionada.

No será necesaria la constitución de garantías para la participación en el proceso de selección de entidad colaboradora.

3. El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación suscribirá el oportuno convenio con las entidades colaboradoras en los que se establecerán las condiciones y obligaciones asumidas por estas en la gestión y pago de las ayudas, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 16 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre.

4. Serán funciones y obligaciones de la entidad colaboradora:

a) Informar y publicar en su página web los procedimientos, requisitos, plazos, condiciones, trámites, formatos y formularios específicos que deben ser presentados de manera homogénea por los solicitantes, así como por los beneficiarios de las ayudas, y modo de verificación de su justificación por la entidad.

b) Analizar toda la documentación por la que se solicita la subvención para comprobar que se cumplen los requisitos, y aplicar los criterios de otorgamiento definidos en las bases reguladoras y convocatoria de las ayudas, con las correspondientes cuantías, para presentar una propuesta a la Administración concedente y, en su caso, proponer los reajustes que sean necesarios para adecuar y ajustar el presupuesto a las solicitudes y justificaciones presentadas.

c) Realizar el seguimiento a lo largo de cada ejercicio del desarrollo de las actuaciones a financiar y de la ejecución de la subvención.

d) Conservar, al menos durante cuatro años, la documentación correspondiente a estas subvenciones, y someterse a las actuaciones de comprobación y control que, respecto de la gestión de dichos fondos pueda efectuar el órgano concedente, así como cualesquiera otras de comprobación y control financiero que puedan realizar los órganos de control competentes, aportando cuanta información le sea requerida en el ejercicio de las actuaciones anteriores.

e) Garantizar la confidencialidad de la información obtenida en los términos exigidos en la legislación de protección de datos personales.

f) Reintegrar los fondos en el supuesto de incumplimiento de los requisitos y obligaciones establecidas para la concesión o pago de la subvención, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 37 y siguientes de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre.

g) Tendrán que cumplir con la normativa europea y nacional que les resulte aplicable, y en particular, con las obligaciones que se derivan del Reglamento del MRR, especialmente en materia de *tagging* digital y verde, en su caso, e igualmente al resto de normativa europea y nacional aplicable, en especial, el DNSH, las medidas relativas a evitar fraude, corrupción, conflicto de intereses o doble financiación previstas en este real decreto y la normativa nacional y europea respectiva.. En todo caso debe garantizarse el pleno respeto a la normativa reguladora de las Ayudas de Estado.

5. No será necesaria la constitución de garantías por parte de la entidad colaboradora. Igualmente, no será precisa la constitución de garantías para la entrega o distribución de fondos por la entidad colaboradora, en uso de la previsión contemplada en el artículo 53.2 del Reglamento de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones.

6. Los fondos entregados a la entidad colaboradora en todos los casos se considerarán afectos a las funciones previstas en esta norma en tal condición, y no integrantes de su patrimonio hasta su debida justificación.

Artículo 8. *Iniciación del procedimiento y presentación de solicitudes.*

1. El procedimiento se iniciará de oficio mediante la correspondiente convocatoria, que se publicará en la Base de Datos Nacional de Subvenciones (BDNS) http://www.igae.pap.minhap.gob.es, así como su extracto en el «Boletín Oficial del Estado», con indicación del importe total disponible y la concreción de los requisitos de la concesión, las características y la documentación que deberá aportarse. El órgano competente para realizar la convocatoria será el Ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación.

2. Conforme a lo previsto en el artículo 14.3 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, de Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, se establece la obligatoriedad de relacionarse por medios electrónicos con la Administración a los destinatarios de estas ayudas, en atención a las circunstancias profesionales que concurren en ellos y sus obligaciones de relacionarse por medios electrónicos en otros procedimientos similares.

La presentación de solicitudes se realizará, exclusivamente, a través del registro electrónico del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, conforme al modelo o formulario normalizado de solicitud que se acompaña en la correspondiente convocatoria, que estará disponible en la sede electrónica de este Ministerio: (https://sede.mapa.gob.es/).

La convocatoria fijará el plazo de presentación de las solicitudes, no pudiendo ser superior a quince días hábiles contados a partir del día siguiente a la fecha de publicación del extracto en el «Boletín Oficial del Estado».

3. El sistema de identificación y firma electrónica de los interesados deberá cumplir los requisitos que establecen los artículos 9 y 10 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

4. Las solicitudes se podrán realizar por los beneficiarios indicados en cada convocatoria o mediante cualquier otro representante legal debidamente acreditado, de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 5.3 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, y se dirigirán al Ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación.

5. La solicitud se acompañará de:

a) Declaración responsable de no haber percibido ni solicitado otras subvenciones, ayudas, ingresos o recursos para la misma finalidad, procedentes de cualesquiera Administraciones o entes públicos o privados, nacionales, de la Unión Europea o de organismos internacionales, que sumados a la ayuda recibida por la presente norma superen el coste total del objeto de la subvención. En caso de haber solicitado u obtenido cualquiera otras subvenciones, ayudas, ingresos o recursos que financien las actividades para las que se solicita subvención, deberá comunicarlos en cumplimiento del artículo 14 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre.

b) Declaración responsable de no ser deudor por resolución de procedencia de reintegro de las causas recogidas en el artículo 37 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre.

c) Declaración responsable de no haber sido sancionado con la pérdida de la posibilidad de obtener subvenciones por incumplimiento de la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres.

d) Declaración responsable sobre el cumplimiento de todos los requisitos indicados en el artículo 13 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, necesarios para obtener la condición de beneficiario, salvo el previsto en el artículo 9.1 in fine, así como sobre el cumplimiento de todas las obligaciones exigibles en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia.

En particular, esta declaración supone el conocimiento sobre el cumplimiento de las siguientes obligaciones (de acuerdo con lo establecido en el Reglamento (UE) n.º 2021/241):

Sujeción a los controles de los órganos de control europeos (Comisión, Tribunal de Cuentas Europeo, OLAF y Fiscalía Europea.

Normas sobre conservación de la documentación.

Normas sobre información y comunicación.

Normas de lucha contra el fraude y corrupción.

e) Declaración responsable, en su caso, relativa al cumplimiento de lo establecido en Real Decreto 110/2015, de 20 de febrero.

f) Acreditación de la representación por cualquier medio válido en derecho que deje constancia, si procede.

g) A las solicitudes de las ayudas recogidas en el artículo 1.1.a) y 1.1.b) se acompañará factura proforma del equipo y su instalación.

Puesto que se subvenciona las instalaciones que se realizarán tras la presentación de las solicitudes, para determinar la cuantía de la subvención habrá de estarse a la factura proforma, que luego habrá de justificarse con la correspondiente factura para el pago de la misma.

h) A las solicitudes de las ayudas recogidas en el artículo 1.1. c) se acompañará:

1.º Cuestionario de autoevaluación favorable de adecuación al principio de «no causar daño significativo», conforme al modelo del anexo III.

Las autoevaluaciones del principio DNSH que se realicen deben atender obligatoriamente a la Comunicación de la Comisión Europea 2021/C 58/01 («Guía técnica sobre la aplicación del principio de «no causar daño significativo» en virtud del Reglamento relativo al Mecanismo de Recuperación y Resiliencia»).

2.º Propuesta técnica, cuyo contenido se ajustará al anexo VI y que deberá ir firmada por el solicitante o su representante.

3.º Memoria, cuyo contenido se ajustará al anexo VII y que deberá ir firmada por el solicitante o su representante.

4.º En caso de las ayudas del artículo 2 d), declaración responsable sobre el pleno respeto a la normativa reguladora de las Ayudas de Estado.

i) Asimismo, la documentación que acompañe la presentación de la solicitud deberá incluir una declaración responsable del cumplimiento del principio de «no causar un perjuicio significativo al medio ambiente» en el sentido establecido en el artículo 2.6 del Reglamento (UE) 2021/241 del Parlamento europeo y del Consejo de 12 de febrero de 2021.

6. Si la solicitud o el resto de documentos que la acompañen no reúne los requisitos establecidos en la convocatoria o faltan documentos, el órgano competente requerirá al interesado para que la subsane en el plazo máximo e improrrogable de diez días hábiles,

indicándole que, si no lo hiciese, se le tendrá por desistido de su solicitud, de conformidad con el artículo 23.5 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, y en el artículo 68 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, de Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, previa resolución que deberá ser dictada en los términos previstos en el artículo 21, en relación con el artículo 68 de la misma.

7. Salvo en el plazo de presentación de solicitudes y su subsanación, los plazos previstos en este artículo podrán ser objeto de reducción de acuerdo con lo previsto en el artículo 33 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, cuando razones de interés público aconsejen la tramitación de urgencia del procedimiento.

Artículo 9. *Ordenación e instrucción.*

1. La ordenación e instrucción del procedimiento corresponderá a la Subdirección General de Vigilancia Pesquera y Lucha contra la Pesca Ilegal, que realizará todas las actuaciones necesarias para la determinación, conocimiento y comprobación de los datos en virtud de los cuales elevará la propuesta de resolución al Ministro del Departamento, con el contenido que establece el artículo 24.4 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre.

La presentación de la solicitud implica:

a) La autorización al Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación o, en su caso, a la entidad colaboradora, para recabar de la Tesorería General de la Seguridad Social información relativa al cumplimiento de las obligaciones de la Seguridad Social en los términos previstos en el artículo 23.3 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre. No obstante, el solicitante podrá denegar expresamente el consentimiento, debiendo aportar los correspondientes certificados junto con la solicitud en los términos previstos en el artículo 22 del Reglamento General de Subvenciones.

b) La autorización al Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación o, en su caso, a la entidad colaboradora, para comprobar los datos de identidad del representante de la entidad o de la persona física, mediante consulta al Sistema de Verificación de Datos de Identidad previsto en el artículo único, apartado 3, del Real Decreto 522/2006, de 28 de abril, por el que se suprime la aportación de fotocopias de documentos de identidad en los procedimientos administrativos de la Administración General del Estado y de sus organismos públicos vinculados o dependientes. No obstante, el interesado podrá denegar expresamente el consentimiento debiendo aportar entonces copia del DNI, NIF o pasaporte o documento equivalente en caso de extranjeros, de acuerdo con lo previsto en el citado artículo.

c) Del mismo modo, el interesado podrá dar su consentimiento expreso para que el órgano instructor recabe de la Agencia Estatal de Administración Tributaria información relativa al cumplimiento de las obligaciones tributarias en los términos previstos en el artículo 23.3 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre. No obstante, el solicitante podrá denegar expresamente el consentimiento, debiendo aportar los correspondientes certificados junto con la solicitud, en los términos previstos en el artículo 22 del Reglamento General de Subvenciones. En el caso de haber caducado la validez de dichas certificaciones, deberán renovarse con anterioridad a dictarse la propuesta de resolución.

2. El órgano instructor podrá solicitar todos los documentos y los informes que considere necesarios de acuerdo con el artículo 24.3.a) de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre.

Artículo 10. *Valoración de las solicitudes.*

1. La comisión de valoración, con arreglo a los criterios establecidos, emitirá un informe motivado en el plazo de tres meses en que se concrete el resultado de la valoración de las solicitudes.

2. Los documentos, informes y certificados que sirvan para la evaluación de los proyectos formarán parte del expediente de las ayudas.

Artículo 11. *Comisión de valoración.*

1. La Comisión de valoración estará constituida por dos funcionarios de la Subdirección General de Vigilancia Pesquera y lucha Contra la Pesca Ilegal, y un funcionario de la

Subdirección General de Acuicultura, Comercialización Pesquera y Acciones Estructurales, nombrados por el Director General de Ordenación Pesquera y Acuicultura. Al menos uno de ellos deberá pertenecer al subgrupo A1, y el resto como mínimo al subgrupo A2. Asimismo se designará a funcionarios suplentes, que tendrán el mismo rango que el de los miembros titulares. De entre los miembros de la Comisión de valoración, uno de los funcionarios pertenecientes al subgrupo A1 actuará de presidente y los dos vocales pertenecientes a los subgrupos A1 o A2, actuarán con voz y con voto, ejerciendo uno de ellos de secretario.

2. La comisión de valoración podrá contar con la ayuda de expertos en alguna materia concreta si así lo considera oportuno.

3. El funcionamiento de la comisión de valoración será atendido con los medios personales, técnicos y presupuestarios de la Dirección General de Ordenación Pesquera y Acuicultura y ajustará su funcionamiento a las previsiones establecidas para los órganos colegiados en la sección 3.ª del capítulo II del título preliminar Ley 40/2015, de 1 de octubre.

4. De acuerdo con las normas establecidas para la prevención del fraude, los miembros de la comisión reforzarán su implicación en este objetivo a través de una declaración de ausencia de conflicto de intereses. En caso de concurrir, se aplicarán los mecanismos de abstención y recusación de la Ley 40/2015, de 1 de octubre.

Artículo 12. *Criterios de valoración.*

1. Para la obtención de las ayudas contenidas en el artículo 1.1 a) el sistema REM deberá cumplir los requisitos técnicos del anexo I. Las ayudas se concederán de acuerdo a las siguientes prioridades de asignación:

a) Buques de eslora total igual o superior a 24 metros, por el siguiente orden de prelación:

1.º Arrastre.
2.º Cerco de pequeños pelágicos/cebo vivo/cacea.
3.º Palangre de fondo.
4.º Volanta.
5.º Palangre de superficie.
6.º Cerco congeladores.

b) En el supuesto de que no se agote el presupuesto asignado a esta línea de financiación, se podrán conceder ayudas a los buques de entre 12 metros y menos de 24 metros de eslora total, por el siguiente orden de prelación:

1.º Arrastre.
2.º Cerco de pequeños pelágicos/cebo vivo/cacea.
3.º Palangre de fondo.
4.º Volanta.
5.º Palangre de superficie.
6.º Cerco congeladores.

2. Para la obtención de las ayudas contenidas en el artículo 1.1 b) los dispositivos rugerizados deberán cumplir los requisitos técnicos recogidos en el anexo II. Estas ayudas serán otorgadas hasta el agotamiento, en su caso, del crédito disponible, según el orden de presentación de las solicitudes de ayuda.

3. Para las ayudas contenidas en el artículo 1.1 c) se aplicarán los siguientes criterios de valoración, divididos en dos fases:

a) Primera fase. En la primera fase de evaluación, la comisión de evaluación evaluará el contenido de las propuestas técnicas presentadas en las solicitudes, con base en los siguientes criterios de evaluación:

1.º CRITERIO 1 FASE 1: contribución del proyecto a la transformación ambiental y digital del sector agroalimentario y pesquero (máximo 10 puntos). Se valorará la contribución del proyecto a los objetivos del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia mediante acciones que permitan un aumento de la productividad y de la competitividad en el sector pesquero y de la acuicultura a través del desarrollo tecnológico, la innovación y el equilibrio de la cadena de comercialización.

La valoración del CRITERIO 1 FASE 1 se incluirá en el informe de FASE 1, en el que se puntuará la propuesta de 0 a 10 puntos, calificándola del siguiente modo, en función de si los beneficios que aporta el proyecto a la consecución de los objetivos del PRTR son significantes, razonables o deficientes:

Nivel bajo: de 0 a 4 puntos.
Nivel medio: de 4,1 a 7 puntos.
Nivel alto: de 7,1 a 10 puntos.

2.º CRITERIO 2 FASE 1: garantía de ejecución del proyecto, de sus objetivos, resultados y beneficios (máximo 20 puntos).

– Evaluación económica del proyecto (máximo 0,75 puntos).

Se valorará a través de la media aritmética de los siguientes parámetros:

Inversión en activos productivos, valorándose la proporción de la inversión destinada a activos productivos, tratando de incentivar las inversiones en instalaciones específicas, maquinaria y equipos informáticos, desarrollo de I+D, en detrimento de inversiones inmobiliarias:
«IAP=» «Inversión en activos productivos»/«Total inversión en Inmovilizado» « %»

– Financiación propia, valorándose la proporción de recursos propios que financiarían el proyecto, primando aquellos que cuenten con mayor implicación económica del promotor.

«FP =» «Recursos propios aportados» /(Inversión total) «%»

– Aspectos sociales (máximo 10,75 puntos).

Valorándose la generación de empleo cuando el solicitante contrate a personal para la realización del proyecto, por lo menos la mitad de la duración del mismo (8 puntos), y el fomento de la igualdad entre hombres y mujeres, cuando al menos una de las personas contratadas sea mujer (2,75 puntos). En todo caso, las personas contratadas no podrán tener vinculación previa con ninguna de las entidades que conforman la entidad solicitante en los tres meses anteriores a la presentación de la solicitud.

– Evaluación de la calidad científico-técnica, relevancia y viabilidad de la propuesta técnica (máximo 3 puntos).

Valorándose la definición, contenido, calidad, originalidad, y adecuación de las actividades a desarrollar para la consecución de los objetivos, planificación, disponibilidad de recursos, adecuación de cronograma, indicadores de ejecución y de evaluación, presupuesto detallado y desglosado por actividades para el periodo subvencionable y costes ajustados a las actividades descritas.

– Carácter innovador (máximo 3,5 puntos).

Valorándose el grado de mejora o novedad que suponen los productos, sistemas, procesos, métodos o prácticas que se quieren desarrollar con el proyecto.

– Aspectos ambientales (máximo 2 puntos).

Valorándose el cumplimiento de objetivos ambientales establecidos en los ámbitos internacional, comunitario y nacional, junto con la existencia de resultados ambientales cuantificables.
La valoración del CRITERIO 2 FASE 1 se puntuará de 0 a 20 puntos del siguiente modo, en función de si las garantías de ejecución del proyecto, de sus objetivos, resultados y beneficios son significantes, razonables o deficientes:

Nivel bajo: de 0 a 8 puntos.
Nivel medio: de 8,1 a 14 puntos.
Nivel alto: de 14,1 a 210 puntos.

3.º CRITERIO 3 FASE 1: implicación de empresas del sector pesquero y de la acuicultura (máximo 10 puntos).

– Grado de implicación de empresas en el desarrollo del proyecto (máximo 5 puntos).

Valorándose el hecho de que la entidad solicitante implique a empresas del propio sector pesquero y de la acuicultura en el desarrollo del proyecto.

– Presupuesto destinado a la aplicación de los resultados en las empresas (máximo 5 puntos).

Valorándose el presupuesto del proyecto destinado a la aplicación de los resultados en la empresa, es decir, el porcentaje del presupuesto total del proyecto destinado a las actividades que vayan a utilizarse en las operaciones de la empresa o la introducción en sus prácticas internas, del producto, equipo, proceso, técnica o sistema de gestión u organización que se pretenda desarrollar, introducir en el mercado o estudiar su viabilidad.

La valoración del CRITERIO 3 FASE 1 se puntuará de 0 a 10 puntos calificándola del siguiente modo, en función de si la implicación de las empresas del sector pesquero y de la acuicultura es significante, razonable o deficiente:

Nivel bajo: de 0 a 4 puntos.
Nivel medio: de 4,1 a 7 puntos.
Nivel alto: de 7,1 a 10 puntos.

4.º CRITERIO 4 FASE 1: aplicabilidad en la actividad de las empresas (máximo 90 puntos).

– Interés técnico y económico (máximo 50 puntos).

Valorándose el interés técnico y económico de la propuesta en la actividad de las empresas.

– Viabilidad técnica y económica (máximo 40 puntos).

Valorándose la viabilidad técnica y económica de la implementación de los resultados de la propuesta en la actividad de las empresas.

La evaluación del CRITERIO 4 FASE 1 se calificará de 0 a 90 puntos en función del grado de aplicabilidad que tenga la propuesta para las empresas del sector pesquero y de la acuicultura.

Para cada propuesta se calculará la puntuación media resultante de la suma de las puntuaciones obtenidas para los CRITERIOS 1, 2, 3 y 4 FASE 1. A continuación se calculará la media aritmética de las puntuaciones obtenidas para cada propuesta, de forma que pasarán a la segunda fase de evaluación aquellas propuestas cuya puntuación resultante sea igual o superior al 80% de dicha media aritmética obtenida. Quedarán rechazadas las solicitudes que no alcancen dicha puntuación mínima.

b) Segunda fase de evaluación de las solicitudes. En la segunda fase de evaluación, la comisión de evaluación evaluará la memoria técnica del proyecto con base en los siguientes criterios:

1.º CRITERIO 1 FASE 2: calidad científico-técnica, relevancia y viabilidad de la propuesta completa (máximo 100 puntos).

– Definición, contenido, calidad, originalidad y adecuación de las actividades a los objetivos propuestos (máximo 50 puntos).

Valorándose la definición, contenido, calidad, originalidad y adecuación de las actividades contenidas en el proyecto a los objetivos propuestos para el mismo.

– Planificación, disponibilidad de recursos, cronograma establecido, indicadores de ejecución y de evaluación, presupuesto detallado y desglosado y costes ajustados (máximo 50 puntos).

Valorándose la planificación, la disponibilidad de recursos, la adecuación al cronograma establecido, la existencia de indicadores de ejecución y de evaluación de resultados, el presupuesto detallado y desglosado y que los costes estén ajustados al mismo.

La valoración del CRITERIO 1 FASE 2 resultará en una calificación del proyecto de 0 a 100 puntos.

2.º CRITERIO 2 FASE 2: calidad, trayectoria y adecuación del equipo de trabajo (máximo 100 puntos).

– Competencia y adecuación del equipo investigador, y en caso de que existan varios equipos investigadores, complementariedad entre equipos (máximo 70 puntos).

Valorándose la competencia y la adecuación del equipo investigador que participe del proyecto, así como la complementariedad entre equipos.

– Proyectos desarrollados en el sector relacionado, trayectoria científico técnica, resultados previos que se encuadren en la misma área temática (máximo 30 puntos).

Valorándose la realización previa de proyectos en el sector pesquero y de la acuicultura, especialmente en el sector relacionado, así como la trayectoria científico-técnica y los resultados previos que se encuadren en la misma área prioritaria.

La valoración del CRITERIO 2 FASE 2 resultará en una calificación del proyecto de 0 a 100 puntos.

3.º CRITERIO 3 FASE 2: explotación de resultados esperados y orientación al mercado (máximo 100 puntos).

– Incorporación de estudios de análisis y previsión de mercados (máximo 20 puntos).

Valorándose que el proyecto incluya estudios de análisis y previsión de mercados.

– Generación y explotación de patentes o modelos de utilidad (máximo 30 puntos).

Valorándose que el proyecto permita la generación y explotación de patentes o modelos de utilidad.

– Planes de difusión y actuaciones de transferencia (máximo 50 puntos).

Valorándose la puesta en marcha de planes de difusión y actuaciones de transferencia de resultados.

La valoración del CRITERIO 3 FASE 2 resultará en una calificación del proyecto de 0 a 100.

4.º CRITERIO 4 FASE 2: contribución al avance del conocimiento, grado de novedad y complementariedad y coherencia de las actuaciones (máximo 100 puntos).

– Contribución al avance del conocimiento y grado de novedad (máximo 50 puntos).

Valorándose la contribución el proyecto al avance del conocimiento, así como el grado de novedad del mismo.

– Complementariedad y coherencia (máximo 50 puntos).

Valorándose la complementariedad y coherencia de las actuaciones del proyecto.

La valoración del CRITERIO 4 FASE 2 resultará en una calificación del proyecto de 0 a 100 puntos.

Para cada propuesta se calculará la puntuación media resultante de la suma de las puntuaciones obtenidas para los CRITERIOS 1, 2, 3 y 4 DE FASE 2, de forma que se seleccionarán los proyectos por orden de puntuación hasta que la suma de sus cuantías subvencionables superen el crédito disponible. La diferencia entre la suma de todas las cuantías subvencionables de los proyectos seleccionados y el crédito disponible podrá prorratearse, reduciéndose proporcionalmente cada una de las cuantías finalmente subvencionadas a cada proyecto para igualar ambos importes.

En los casos de solicitudes con igualdad de puntuación, se tendrá en cuenta, a efectos de resolver el empate, la puntuación obtenida en los criterios establecidos para la segunda fase de la evaluación, empezando por el primero hasta que se produzca el desempate. En caso de haber agotado los criterios y mantenerse el empate, este será resuelto de acuerdo con el orden cronológico de presentación de solicitudes.

Artículo 13. *Propuesta de resolución provisional y definitiva.*

1. El órgano instructor, a la vista del expediente y el informe de la comisión de valoración, emitirá una propuesta de resolución motivada que deberá contener una relación de las solicitudes objeto de valoración para los que se propone la ayuda y su cuantía, con indicación de los criterios de valoración aplicados, así como las condiciones y obligaciones derivadas de su concesión. Dicha propuesta de resolución provisional será objeto de publicación, conforme al artículo 45.1 b) de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, a través de su publicación en el tablón de anuncios de la sede electrónica del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, concediéndose un plazo de diez días desde su publicación para presentar alegaciones.

Los solicitantes incluidos en la propuesta de resolución provisional de concesión de la ayuda podrán ser requeridos al efecto de que cumplan los requisitos o que aporten la documentación que acredite la realidad de los datos contenidos en su solicitud en un plazo no superior a diez días, contados desde la publicación de la propuesta de resolución provisional.

Excepcionalmente, se podrá exceptuar el orden de prelación de las solicitudes presentadas que reúnan los requisitos establecidos, conforme al artículo 55.1 del Reglamento General de Subvenciones, por aplicación de los criterios de valoración, para el caso de que el crédito consignado en la convocatoria fuera suficiente, atendiendo al número de solicitudes una vez finalizado el plazo de presentación.

De acuerdo con lo establecido en el artículo 24.4 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, se podrá prescindir del trámite de audiencia cuando no figuren en procedimiento ni sean tenidos en cuenta otros hechos ni otras alegaciones y pruebas que las aducidas por los interesados. En este caso, la propuesta de resolución formulada tendrá el carácter de definitiva, la cual será objeto de publicación del mismo modo que el indicado para la propuesta de resolución provisional.

2. Finalizado, en su caso, el trámite de audiencia, el órgano instructor formulará la propuesta de resolución definitiva, en la que se expresará el solicitante o relación de solicitantes para los que se propone la concesión de ayudas y su cuantía.

No obstante, la convocatoria establecerá los mecanismos para evitar el requerimiento al beneficiario de documentos que ya obren en poder del órgano instructor.

3. Las propuestas de resolución provisional y definitiva no crean derecho alguno a favor del beneficiario propuesto frente a la Administración, mientras no le haya sido notificada la resolución de concesión.

Artículo 14. *Resolución.*

1. Corresponde al titular del Departamento la concesión o denegación de las ayudas.

2. La resolución estará debidamente motivada de acuerdo con lo dispuesto en la convocatoria haciendo alusión a las valoraciones realizadas, en su caso, por el órgano instructor y al informe de la comisión de valoración, a cuyas actas podrán acceder los solicitantes interesados. La resolución deberá contener, al menos:

a) En el caso de las solicitudes desestimadas se indicará el motivo la desestimación

b) En el caso de estimar la solicitud:

1.º La relación ordenada de los solicitantes a los que se concede la ayuda, el importe de la ayuda, así como las condiciones que debe cumplir la persona beneficiaria. Se desglosarán los importes correspondientes al armador.

2.º La cuantía de la ayuda concedida, así como el periodo y la forma de pago.

3.º Mención a la procedencia de los fondos con que se financia la ayuda.

4.º Derechos y obligaciones que debe cumplir el beneficiario de la ayuda.

5.º Conforme al artículo 34 del Reglamento (UE) del Parlamento Europeo y del Consejo, 241/2021, deberá indicarse añadirse la financiación con cargo a los fondos *«Next Generation»*.

6.º El condicionamiento de la concesión de la ayuda al compromiso escrito por los perceptores finales de conceder los derechos y accesos necesarios para garantizar que los organismos europeos ejerzan sus competencias, de conformidad con el artículo 22.2.e) del Reglamento (UE) n.º 241/2021 y el artículo 129 del Reglamento Financiero 2018/1046.

7.º La mención a la garantía de pleno respeto a la normativa reguladora de las Ayudas de Estado.

c) Una relación ordenada de todas las solicitudes que, cumpliendo con las condiciones para adquirir la condición de beneficiario, no hayan sido estimadas por rebasarse la cuantía máxima del crédito fijado en la convocatoria, con indicación de la puntuación otorgada a cada una de ellas en función de los criterios de valoración previstos en la misma.

d) El régimen de recursos.

3. La resolución del procedimiento de concesión se publicará en la sede electrónica del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación en los términos establecidos en el artículo 45.1b) de la Ley 39/2015, de 1 de octubre.

Esta publicación por medios electrónicos es substitutiva de las notificaciones, mediante la comparecencia de los interesados en la sede electrónica (https://sede.mapa.gob.es/), accediendo a su zona personal mediante certificado electrónico, DNI-e o cl@ve.

4. El plazo máximo para resolver y publicar no podrá exceder de seis meses a contar desde la publicación del extracto de la correspondiente convocatoria en el «Boletín Oficial del Estado», salvo que la convocatoria posponga sus efectos a una fecha posterior de acuerdo con el artículo 25.4 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre. Transcurrido dicho plazo sin haberse emitido resolución expresa, los interesados estarán legitimados para entender desestimadas sus solicitudes por silencio administrativo, de acuerdo a lo establecido en el artículo 24.1 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre y el artículo 25.5 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre.

5. En el caso de que se produjera la renuncia o la pérdida sobrevenida del derecho a la ayuda por parte de alguno de los beneficiarios, y siempre que se hubiera liberado crédito suficiente para atender, al menos, a una de las solicitudes no atendidas por falta de crédito presupuestario, se podrá acordar, sin necesidad de nueva convocatoria, la concesión de la subvención al solicitante o solicitantes que corresponda según el orden de prelación, en un plazo no superior a un mes desde la pérdida del derecho. Para ello, se comunicará la opción a los interesados a fin de que manifiesten su aceptación en el plazo improrrogable de diez días hábiles. Una vez aceptada la propuesta por parte del solicitante o solicitantes, el órgano concedente dictará acto de concesión y procederá a su publicación.

6. En la línea de ayudas del artículo 1.1.c), cuando surjan circunstancias concretas que alteren las condiciones técnicas o económicas tenidas en cuenta para la concesión de la subvención, se podrá solicitar la modificación de la resolución de la concesión. Para ello habrá de presentarse solicitud ante el órgano concedente previamente a la finalización de la actividad que se pretende modificar, y que cumplirá todos estos requisitos:

a) Que se solicite con un mínimo de dos meses de antelación a la fecha de finalización del plazo de ejecución del proyecto establecido en la resolución de concesión o de la anualidad correspondiente.

b) Que el cambio no afecte a los objetivos perseguidos con la subvención, a los aspectos fundamentales o a aquellos que hayan sido determinantes para la concesión de la misma y no perjudique a terceros.

c) Que las modificaciones obedezcan a causas sobrevenidas que no pudieran preverse en el momento de la solicitud de la subvención.

d) Que a la solicitud se acompañe una memoria en la que se expongan los motivos del cambio, la justificación de la imposibilidad de cumplir con las condiciones impuestas en la resolución de concesión y el cumplimiento de los requisitos anteriores.

Se podrán autorizar prórrogas del plazo de ejecución del proyecto por un plazo máximo igual a la mitad del periodo de ejecución del proyecto establecido en la resolución de concesión, y siempre que la causa no sea imputable a los beneficiarios, que exista crédito suficiente y adecuado en el ejercicio o ejercicios posteriores a que hubiera de imputarse esos pagos y siempre y cuando dicho plazo no supere el del 30 de septiembre de 2023.

Se podrán autorizar, de forma genérica para todos los beneficiarios un incremento no superior al 20 % en los subconceptos susceptibles de subvención que figuren en la resolución de concesión, que se compensen con la disminución de otros, y siempre que no

se altere el importe total de la subvención y que el beneficiario justifique adecuadamente con una memoria el cambio en la documentación de seguimiento y de justificación.

No se admitirán trasvases de los conceptos de costes directos a costes indirectos reflejados en la resolución de concesión.

7. Contra la resolución que se dicte, que pone fin a la vía administrativa los interesados podrán interponer, potestativamente, recurso de reposición en el plazo de un mes a contar desde el día siguiente a la publicación de la misma de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 123 y siguientes de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, o directamente recurso contencioso administrativo en el plazo de dos meses a contar desde el día siguiente a la publicación de este acto, según lo previsto en la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa.

Artículo 15. *Justificación y pago de la ayuda.*

1. Los gastos justificados y el pago deberán guardar concordancia con el objetivo de la ayuda, y su cumplimiento ajustándose estrictamente al objetivo y las actividades de las ayudas.

2. En el caso de que haya intervenido una entidad colaboradora en el procedimiento de concesión:

a) El pago de las ayudas que se concedan a los beneficiarios se realizará por la Secretaría General de Pesca, a través de las entidades colaboradoras contempladas en el artículo 7, en los términos del convenio que se suscriba con las citadas entidades y de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 15 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre.

b) Las entidades colaboradoras deberán justificar ante la Secretaría General de Pesca, la percepción por los beneficiarios del importe correspondiente a las ayudas. Dicha justificación deberá realizarse en el plazo de tres meses desde la fecha de recepción de los fondos. La justificación incluirá en todo caso el pleno respeto a la normativa reguladora de las Ayudas de Estado.

c) Las transferencias de los fondos que sea necesario realizar a las entidades colaboradoras para el pago de las ayudas, se efectuará por el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación en la cuenta bancaria designada por las mismas, ante la Dirección General del Tesoro y Política Financiera, del Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital, para su pago por la misma al beneficiario.

d) El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación procederá a transferir a la entidad colaboradora la cuantía total de las subvenciones correspondiente a cada ejercicio, incluido el porcentaje que procede a dicha entidad, tras la resolución de concesión de las subvenciones, y en un plazo máximo de tres meses, y en caso de ayudas plurianuales, dentro del primer semestre de cada año, para los restantes ejercicios.

e) Una vez justificada la realización de la actividad por las entidades beneficiarias, se procederá al pago de la subvención por la entidad colaboradora, previa comprobación por la misma de acuerdo con lo previsto en este real decreto, en el plazo máximo de dos meses. La entidad colaboradora, en su caso, realizará, en nombre y por cuenta del órgano concedente, las comprobaciones previstas en este real decreto, sin perjuicio de las obligaciones del órgano instructor relativas a la comprobación del cumplimiento de las condiciones, para lo que se exigirá la documentación que proceda, incluyendo declaración responsable del beneficiario o certificación del órgano competente si éste fuere una Administración Pública.

f) En el caso de las ayudas recogidas en el artículo 1.1.c) se podrá realizar en el ejercicio 2021 un pago anticipado de hasta el 20 % del importe de la ayuda concedida. No será exigible la constitución de garantías sobre el mismo.

3. En el caso de que no haya intervenido una entidad colaboradora en el procedimiento:

a) El pago de las ayudas se efectuará en la cuenta bancaria que haya sido designada por el beneficiario.

b) Conforme al artículo 34.4 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, en el caso de las ayudas recogidas en el artículo 1.1.c) se podrá realizar en el ejercicio 2021 un pago anticipado de hasta el 20 % del importe de la ayuda concedida. No será exigible la constitución de garantías sobre el mismo.

4. La justificación económica se realizará siguiendo la modalidad de cuenta justificativa, con aportación de justificantes de gasto y pago. En el caso de las ayudas de la línea 1.1.c) se incluirá además una memoria de actuaciones y una memoria económica en las que se especifiquen las actuaciones, según lo establecido en el artículo 30 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, y en el artículo 72 del Reglamento General de Subvenciones. Ambas memorias se firmarán por el beneficiario o su representante.

5. La memoria económica mencionada en el punto anterior incluirá:

a) Relación clasificada de los gastos e inversiones de la actividad, con indicación del acreedor, concepto subvencionable, número de factura, importe, fecha de emisión y fecha de pago.

b) Informe de auditor adscrito al Registro Oficial de Cuentas, que, además de las comprobaciones establecidas en la Orden EHA/1434/2007, de 17 de marzo, por la que se aprueba la norma de actuación de los auditores de cuentas en la realización de los trabajos de revisión de cuentas justificativas de subvenciones, se haga constar expresamente que el coste de las actividades durante el periodo previsto en la convocatoria supera el importe de las ayudas concedidas.

c) Copia auténtica de las facturas o documentos de valor probatorio equivalente en el tráfico jurídico mercantil o con eficacia administrativa incorporados en la relación a que se hace referencia en el párrafo anterior y, en su caso, la documentación acreditativa del pago, por alguno de los siguientes medios: transferencia bancaria o documento mercantil en los que se indique el emisor, el receptor y la fecha. Los extractos bancarios obtenidos a través de internet deberán contar con sello de la entidad o un código de verificación.

d) Para justificar los gastos de personal cuyo trabajo haya sido dedicado a la actividad subvencionada, se presentarán copias auténticas de los siguientes documentos:

– Contratos laborales en los que, de forma específica, se vincule la persona contratada con el proyecto.
– Nóminas correspondientes al período en el que se han realizado los trabajos.
– Justificantes de pago a la Seguridad Social.

e) La justificación del gasto de los aparatos y equipos se efectuará mediante la factura de compra del equipo y el justificante bancario del pago.

f) En el caso de que el beneficiario haya contratado a empresas para la prestación de servicios directamente relacionados con el objeto de la subvención, se deberán presentar los tres presupuestos que, en aplicación del artículo 31.3 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, deba de haber solicitado el beneficiario.

g) En su caso, una relación detallada de otros ingresos o subvenciones que hayan financiado la actividad subvencionada, con indicación del importe y su procedencia.

h) En todo caso, sólo se financiarán gastos no recurrentes que supongan un cambio estructural y tengan un impacto duradero sobre la resiliencia económica y social, la sostenibilidad, la competitividad a largo plazo y el empleo.

6. De cara a la justificación de estas subvenciones, se tendrán en cuenta las especialidades recogidas en el artículo 63 del Real Decreto Ley 36/2020, de 30 de diciembre.

7. En el caso de proyectos plurianuales de la línea de ayudas del artículo 1.1.c) se podrán realizar justificaciones parciales y pagos fraccionados. Los beneficiarios podrán presentar justificaciones parciales, que tendrán el contenido recogido en los puntos anteriores y atendiendo a los siguientes plazos:

Diciembre 2021: se justificarán los gastos efectuados entre el momento de la solicitud y el 30 de noviembre de 2021.

Diciembre 2022: se justificarán los gastos efectuados entre el momento de la solicitud y el 30 de noviembre de 2022, que no hayan sido justificados en el anterior plazo.

Se podrán abonar pagos fraccionados en función de la justificación parcial realizada con la intensidad reconocida en la resolución de la concesión sobre los gastos justificados, sin perjuicio de la valoración y justificación de la realización total del proyecto que se realice a la finalización del mismo.

Artículo 16. *Reintegro y graduación de incumplimientos.*

1. Toda alteración de las condiciones tenidas en cuenta para la concesión de la subvención podrá dar lugar a la modificación de las resoluciones de concesión.

2. El incumplimiento de los requisitos establecidos en el presente real decreto para ser beneficiario, de las obligaciones de los mismos y de las demás disposiciones de aplicación, así como de las condiciones que, en su caso, se establezcan en la correspondiente resolución de concesión, dará lugar total o parcialmente, previo el oportuno expediente de incumplimiento, a la obligación de reintegrar las subvenciones y los intereses legales correspondientes, conforme a lo dispuesto en el artículo 37.1 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre.

3. Así mismo, de acuerdo con lo establecido por el artículo 17.3.n) de dicha ley, se tendrá en cuenta para la graduación de los posibles incumplimientos de las condiciones impuestas con motivo de la concesión de las subvenciones, que el beneficiario se aproxime de modo significativo al cumplimiento total, y que demuestre que ha hecho todo lo posible por cumplir de forma íntegra los compromisos que asumió al solicitar la subvención.

4. En el caso de que el interesado no realice el 100% de la actividad objeto de la ayuda, solo percibirá la parte proporcional correspondiente a la actividad realizada.

5. En caso de incumplimiento del principio DNSH, y en materia de etiquetado digital y de las condiciones establecidas en el artículo 4.10 y 4.11 o de las condiciones recogidas en los apartados 3, 6 y 8 del Componente 3, procederá el reintegro total o parcial de las cantidades percibidas, en función del alcance del incumplimiento

6. Asimismo, la obtención concurrente de subvenciones otorgadas para la misma finalidad y objeto por otras administraciones o entes públicos o privados nacionales, si supone sobrepasar el importe total de la ayuda correspondiente a cada una de las subvenciones contempladas en este real decreto, supone empleo de fondos europeos para la misma finalidad, o supone cofinanciar las ayudas previstas en el artículo 1.1 a) y 1.1 b) con fondos europeos, dará lugar a una reducción proporcional en el importe de las subvenciones reguladas en este real decreto.

7. El incumplimiento sobrevenido de los requisitos exigidos para la concesión de la subvención, con independencia de otras responsabilidades en que hubiera podido incurrir la persona beneficiaria, dará lugar a la pérdida del derecho a la subvención concedida, con la obligación de reembolsar las cantidades ya percibidas, incrementadas con los intereses de demora legalmente establecidos.

En caso de incumplimientos parciales, la autoridad competente graduará el mismo y su repercusión en la pérdida parcial de la subvención concedida y en la obligación de reembolso parcial de las cantidades abonadas más los intereses de demora. No obstante, si el incumplimiento afecta a la no ejecución parcial de las inversiones, se procederá a la pérdida del derecho a la subvención por la cuantía correspondiente a la parte no ejecutada en plazo, y si se hubieran realizados pagos parciales en función de comprobaciones y recepciones parciales de la inversión, los mismos tendrán la consideración de definitivos.

8. Asimismo, procederá el reintegro de las cantidades percibidas, así como la exigencia del interés de demora desde el momento del pago de la subvención, en los demás supuestos previstos en el artículo 37.1 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, incluido el incumplimiento total o parcial de la actividad subvencionada o de los objetivos previstos.

9. El reintegro de fondos se ajustará a lo previsto en el artículo 7. Séptima de la Ley 11/2020, de 30 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2021.

Artículo 17. *Actuaciones de comprobación, control e inspección de las ayudas.*

1. La Subdirección General de Vigilancia Pesquera y Lucha Contra la Pesca Ilegal tiene la facultad para realizar los controles que se consideren necesarios para comprobar los datos que justifican el otorgamiento de la ayuda y de inspeccionar las actuaciones para comprobar que se cumple el destino de las ayudas, los requisitos y los compromisos establecidos en estas bases reguladoras. Esta actuación se podrá realizar en cualquier momento del desarrollo del proyecto, y podrá indicar el grado de cumplimiento del mismo.

En particular, en el caso de las subvenciones previstas en el artículo 1.1 a) y b), además del control documental sobre el destino de los fondos incluido en la propia solicitud de ayuda,

el órgano instructor podrá llevar a cabo controles físicos –presenciales o por medios electrónicos- sobre el funcionamiento del dispositivo y en el caso de las previstas en el artículo 1.1 c), los mecanismos de justificación parcial del artículo 15 y comprobaciones intermedias previstas en este artículo permitirán al órgano instructor realizar el correspondiente seguimiento, de modo que se puedan incorporar cambios en caso de detectarse incumplimientos.

2. La concesión de la subvención estará sometida a seguimiento y comprobación, que podrá ser sobre el terreno, por parte de la Subdirección General de Vigilancia Pesquera y Lucha Contra la Pesca Ilegal, o quien ésta designe, para garantizar el cumplimiento y mantenimiento de los requisitos y condiciones para el otorgamiento de la ayuda.

3. Así mismo, y sin perjuicio de lo anterior, la Intervención General de la Administración Estado, la Comisión Europea y el Tribunal de Cuentas están facultados para efectuar en cualquier momento las auditorías de las operaciones financiadas.

4. Las actuaciones de inspección y control pueden afectar también a la comprobación de la veracidad de la información indicada por el beneficiario sobre la base de datos o documentación en posesión de terceros.

5. De acuerdo con el artículo 46.2 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, la negativa a cumplir la obligación de las personas beneficiarias o terceros a prestar colaboración y facilitar documentación que les sea requerida en el ejercicio de estas funciones de inspección y control se considerará resistencia, excusa, obstrucción o negativa y por lo tanto, causa de revocación y reintegro, en su caso, de la ayuda, sin perjuicio de las sanciones que puedan corresponder.

6. Los beneficiarios deberán disponer de los libros contables, registros diligenciados y demás documentos en los términos exigidos por la legislación aplicable al beneficiario, así como de las facturas y demás justificantes de gasto de valor probatorio equivalente y los correspondientes justificantes de pago. Este conjunto de documentos constituye el soporte justificativo de la ayuda concedida, y garantiza su adecuado reflejo en la contabilidad del beneficiario.

7. Se incorporarán los datos de los beneficiarios de las ayudas en la base de datos única que se creará con este fin, de conformidad con lo que se señala en el Reglamento (UE) n.º 2021/241, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de febrero de 2021.

8. Asimismo, los órganos competentes cumplimentarán los anexos previstos en la Orden HFP/1030/2021, de 29 de septiembre.

Artículo 18. *Infracciones y sanciones.*

El incumplimiento de lo dispuesto el presente real decreto se sancionará conforme a lo establecido en el título IV de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre.

Artículo 19. *Publicidad de las subvenciones.*

1. La publicidad de las subvenciones se realizará de conformidad con lo dispuesto en los artículos 18 y 20 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, y en el Reglamento (UE) 2021/241 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de febrero de 2021. Esta publicidad se realizará en la Base de Datos Nacional de Subvenciones, de acuerdo con lo previsto en el Real Decreto 130/2019, de 8 de marzo.

2. Asimismo, los beneficiarios deberán dar publicidad de las subvenciones y ayudas percibidas en los términos y condiciones establecidos en la Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Buen Gobierno.

3. La aceptación de la ayuda supone la aceptación de su inclusión en la lista de beneficiarios, publicada por vía electrónica, en la que figuren los nombres de las operaciones y el importe de la financiación pública asignada a las operaciones, de acuerdo con el sistema nacional de publicidad de subvenciones.

4. Se informa a los solicitantes sobre la posibilidad de acceso a la información contenida en el Registro de Titularidades Reales y sobre la cesión de información al Sistema de Fondos Europeos, a efectos de cumplir con lo previsto en el artículo 22.2.d) del Reglamento (UE) n.º 241/2021. Asimismo, se recabarán por el Estado miembro los datos de los beneficiarios en una base de datos única. El órgano gestor deberá suministrar la información que sea solicitada para dar cumplimiento al adecuado sistema de gestión y seguimiento del

PRTR, informando de lo que sea preciso para alimentar dicho sistema y las aplicaciones informáticas que la normativa nacional o europea prevea para la gestión, el seguimiento y control de la financiación y los objetivos previstas en este real decreto y la normativa nacional y europea respectiva.

Artículo 20. *Protección de datos.*

1. El interesado podrá ejercitar los derechos de acceso, rectificación y cancelación, en los términos previstos en la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales, y el Reglamento (UE) n.º 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.

2. Los datos de carácter personal que las personas beneficiarias tienen que facilitar para obtener la ayuda solicitada se incorporan a ficheros informáticos situados en todo momento bajo la responsabilidad de la Subdirección General Vigilancia Pesquera y Lucha Contra la Pesca Ilegal y se utilizarán para la gestión, control, evaluación y propuesta de pago de la ayuda solicitada.

3. La información podrá ser cedida, en el marco de la utilización antes citada, a otras administraciones públicas, o a empresas privadas a las que las administraciones públicas les encarguen trabajos en relación con la gestión, control, evaluación y pago de la ayuda solicitada.

Artículo 21. *Lucha contra el fraude.*

Cualquier persona que tenga conocimiento de hechos que pudieran ser constitutivos de fraude o irregularidad en relación con proyectos u operaciones financiadas total o parcialmente con cargo a fondos procedentes de la Unión Europea en el marco de cualquiera de las convocatorias para la concesión de ayudas objeto de estas bases, podrá poner dichos hechos en conocimiento del Servicio Nacional de Coordinación Antifraude de la Intervención General de la Administración del Estado, por medios electrónicos a través del canal habilitado al efecto por dicho Servicio en la dirección web https://www.igae.pap.hacienda.gob.es/sitios/igae/es-ES/snca/Paginas/ComunicacionSNCA.aspx en los términos establecidos en la Comunicación 1/2007, de 3 de abril, del citado Servicio, que se adjuntará como en la correspondiente convocatoria.

Artículo 22. *Cumplimiento del principio de «no causar daño significativo» (DNSH) y del etiquetado climático y digital.*

1. Se asegurará, por un lado, que las entidades beneficiarias de las subvenciones garanticen el pleno cumplimiento del principio de «no causar daño significativo» (principio «*Do no significant harm*» - DNSH) en todas las fases del diseño y ejecución de los proyectos de que se trate y, de manera individual, para cada una de las actuaciones dentro de los mismos, y, por otro lado, el cumplimiento del objetivo asumido para la inversión C3.I9, en su conjunto, en lo relativo al etiquetado digital, todo ello de acuerdo con lo previsto en el Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, aprobado por Consejo de Ministros el 27 de abril de 2021, y conforme a lo establecido en el Reglamento (UE) n.º 2021/241 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de febrero de 2021, el Reglamento (UE) 2020/852 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de junio de 2020, relativo al establecimiento de un marco para facilitar las inversiones sostenibles y por el que se modifica el Reglamento (UE) 2019/2088, y también en la Guía Técnica de la Comisión Europea (2021/C 58/01) sobre la aplicación del principio de «no causar daño significativo».

2. Durante la realización de las actividades subvencionables se respetará la normativa medioambiental aplicable. En todo caso, se respetarán los procedimientos de evaluación ambiental, cuando sean de aplicación, conforme a la legislación vigente, así como otras evaluaciones de repercusiones que pudieran resultar de aplicación en virtud de la legislación medioambiental.

3. En ningún caso podrán financiarse ni incluirse en el proyecto las siguientes actividades:

a) Actividades relacionadas con los combustibles fósiles, salvo en los casos debidamente justificados conforme con la Comunicación de la Comisión Guía técnica sobre la aplicación del principio de «no causar un perjuicio significativo» en virtud del Reglamento relativo al Mecanismo de Recuperación y Resiliencia 2021/C 58/01 - C/2021/1054.

b) Actividades cubiertas por el régimen de comercio de derechos de emisión de la UE (RCDE) en las cuales se prevean emisiones equivalentes de CO2 que no sean sustancialmente inferiores a los parámetros de referencia establecidos para la asignación gratuita de derechos.

c) Compensación de costes indirectos del sistema de comercio de derechos de emisión.

d) Actividades relacionadas con vertederos de residuos, incineradoras y plantas de tratamiento biológico mecánico que impliquen un aumento de su capacidad o de su vida útil.

e) Actividades en las que la eliminación de desechos puede causar daños a largo plazo al medio ambiente.

Disposición adicional primera. *Convocatoria de las ayudas para armadores de barcos de eslora total igual o superior a 12 metros, teniendo preferencia para las ayudas los armadores de barcos de eslora total igual o superior a 24 metros, para la adquisición por primera vez, e instalación de Sistemas de Seguimiento Electrónico Remoto (REM), señalados en el artículo 1.1.a).*

Primero. Convocatoria.

Se convocan, para el ejercicio 2021, las ayudas a armadores de barcos de eslora total igual o superior a 12 metros, teniendo preferencia para las ayudas los armadores de barcos de eslora total igual o superior a 24 metros, para la adquisición e instalación, por primera vez, de equipos nuevos para la digitalización de la flota mediante Sistemas de Seguimiento Electrónico Remoto (REM), señalados en el artículo 1.1.a), para el cumplimiento de la obligación de desembarque, bajo los principios de publicidad, transparencia, concurrencia, objetividad, no discriminación, eficacia en el cumplimiento de objetivos fijados en el presente real decreto y eficiencia en la asignación y utilización de recursos públicos.

Segundo. Bases reguladoras.

Los beneficiarios, requisitos, obligaciones, criterios de valoración, instrucción y resolución, así como el resto de la regulación objeto de esta convocatoria se rigen por lo establecido en las bases reguladoras establecidas en este real decreto.

Tercero. Gastos subvencionables

Los gastos subvencionables son los señalados en el artículo 6.10.a) y deberán haber sido realizados a partir de la fecha de la concesión de la ayuda.

Cuarto. Requisitos técnicos.

Los equipos que conforman el Sistema de Seguimiento Remoto (REM) deberán cumplir con los requisitos técnicos señalados en el anexo I.

Quinto. Presentación de solicitudes.

Las solicitudes, que se ajustarán al modelo que figura en el anexo IV, se presentarán en el plazo máximo de quince días hábiles contados desde el día siguiente a la publicación del extracto de esta convocatoria en el «Boletín Oficial del Estado».

La presentación de solicitudes se realizará únicamente a través del registro electrónico del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, conforme al modelo normalizado que se acompaña como Anexo IV y que estará disponible en la sede electrónica de este Ministerio: (https://sede.mapa.gob.es/) y deberán acompañarse de la documentación indicada en el artículo 10.

La sede electrónica del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación admite certificados digitales reconocidos conforme al estándar ITU-T X.509 v3, emitidos por múltiples prestadores de servicios de certificación.

La publicación por medios electrónicos es substitutiva de las notificaciones de las ayudas mediante la comparecencia de los interesados en la sede electrónica (https://

sede.mapa.gob.es/), accediendo a su zona personal mediante certificado electrónico, DNI-e o cl@ve.

Sexto. Régimen de recursos.

Contra la resolución que se dicte, los interesados podrán interponer, potestativamente, recurso de reposición ante el Ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación en el plazo de un mes a contar desde el día siguiente a la publicación de la misma de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 123 y siguientes de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, o directamente recurso contencioso administrativo en el plazo de dos meses a contar desde el día siguiente a la notificación de este acto, según lo previsto en la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-administrativa, sin que puedan simultanearse ambas vías.

Séptimo. Financiación.

Las ayudas se financiarán de conformidad con lo establecido en el Real Decreto-Ley 36/2020, de 30 de diciembre, con cargo íntegramente al Instrumento Europeo de Recuperación, para el año 2021, una cuantía máxima total de 500.000 € (Quinientos mil euros) con cargo a la aplicación presupuestaria 21.50.410F.778 de los Presupuestos Generales del Estado de 2021 «Plan de impulso a la sostenibilidad, investigación, innovación y digitalización del sector pesquero».

Octavo. Lucha contra el fraude.

Cualquier persona que tenga conocimiento de hechos que pudieran ser constitutivos de fraude o irregularidad en relación con proyectos u operaciones financiadas total o parcialmente con cargo a fondos procedentes de la Unión Europea en el marco de esta convocatoria, podrá poner dichos hechos en conocimiento del Servicio Nacional de Coordinación Antifraude de la Intervención General de la Administración del Estado, por medios electrónicos a través del canal habilitado al efecto por dicho Servicio en la dirección web https://www.igae.pap.hacienda.gob.es/sitios/igae/es-ES/snca/Paginas/ComunicacionSNCA.aspx, en los términos establecidos en la Comunicación 1/2007, de 3 de abril, del citado servicio, que se adjunta la presente convocatoria.

Noveno. Efectos.

Esta convocatoria surtirá efectos desde el día siguiente al de la publicación del su extracto en el «Boletín Oficial del Estado».

Disposición adicional segunda. *Convocatoria de las ayudas para armadores de barcos de eslora total inferior a 12 metros, para la adquisición, por primera vez, e instalación de los dispositivos señalados en el artículo 1.1.b).*

Primero. Convocatoria.

Se convocan, para el ejercicio 2021, las ayudas a armadores de barcos de eslora total inferior a 12 metros para la adquisición e instalación de un dispositivo rugerizado para la comunicación de capturas, declaración de desembarque y geolocalización, bajo los principios de publicidad, transparencia, concurrencia, objetividad, no discriminación, eficacia en el cumplimiento de objetivos fijados en el presente real decreto y eficiencia en la asignación y utilización de recursos públicos.

Segundo. Bases reguladoras.

Los beneficiarios, requisitos, obligaciones, criterios de valoración, instrucción y resolución, así como el resto de la regulación objeto de esta convocatoria se rigen por lo establecido en las bases reguladoras establecidas en este real decreto.

Tercero. Gastos subvencionables

Los gastos subvencionables son los señalados en el artículo 6.10.b) y deberán haber sido realizados a partir de la fecha de la concesión de la ayuda.

Cuarto. Requisitos técnicos.

Los equipos que conforman el dispositivo rugerizado para la comunicación de capturas, declaración de desembarque y geolocalización, deberán cumplir con los requisitos técnicos señalados en el anexo II.

Quinto. Presentación de solicitudes.

Las solicitudes, que se ajustarán al modelo que figura en el anexo IV, se presentarán en el plazo máximo de quince días hábiles contados desde el día siguiente a la publicación del extracto de esta convocatoria en el «Boletín Oficial del Estado».

La presentación de solicitudes se realizará únicamente a través del registro electrónico del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, conforme al modelo normalizado que se acompaña como anexo IV y que estará disponible en la sede electrónica de este Ministerio: (https://sede.mapa.gob.es/) y deberán acompañarse de la documentación indicada en el artículo 10.

La sede electrónica del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación admite certificados digitales reconocidos conforme al estándar ITU-T X.509 v3, emitidos por múltiples prestadores de servicios de certificación.

La publicación por medios electrónicos es substitutiva de las notificaciones de las ayudas mediante la comparecencia de los interesados en la sede electrónica (https://sede.mapa.gob.es/), accediendo a su zona personal mediante certificado electrónico, DNI-e o cl@ve.

Sexto. Régimen de recursos.

Contra la resolución que se dicte, los interesados podrán interponer, potestativamente, recurso de reposición ante el Ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación en el plazo de un mes a contar desde el día siguiente a la publicación de la misma de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 123 y siguientes de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, o directamente recurso contencioso administrativo en el plazo de dos meses a contar desde el día siguiente a la notificación de este acto, según lo previsto en la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa, sin que puedan simultanearse ambas vías.

Séptimo. Financiación.

Las ayudas se financiarán de conformidad con lo establecido en el Real Decreto-Ley 36/2020, de 30 de diciembre, con cargo íntegramente al Instrumento Europeo de Recuperación, para el año 2021, una cuantía máxima total de 100.000 € (Cien mil euros) con cargo a la aplicación presupuestaria 21.50.410F.778 de los Presupuestos Generales del Estado de 2021 «Plan de impulso a la sostenibilidad, investigación, innovación y digitalización del sector pesquero».

Octavo. Lucha contra el fraude.

Cualquier persona que tenga conocimiento de hechos que pudieran ser constitutivos de fraude o irregularidad en relación con proyectos u operaciones financiadas total o parcialmente con cargo a fondos procedentes de la Unión Europea en el marco de esta convocatoria, podrá poner dichos hechos en conocimiento del Servicio Nacional de Coordinación Antifraude de la Intervención General de la Administración del Estado, por medios electrónicos a través del canal habilitado al efecto por dicho Servicio en la dirección web https://www.igae.pap.hacienda.gob.es/sitios/igae/es-ES/snca/Paginas/ComunicacionSNCA.aspx, en los términos establecidos en la Comunicación 1/2007, de 3 de abril, del citado servicio, que se adjunta la presente convocatoria.

Noveno. Efectos.

La presente disposición surtirá efectos desde el día siguiente al de la publicación del extracto de esta convocatoria en el «Boletín Oficial del Estado».

Disposición adicional tercera. *Convocatoria de las ayudas de apoyo al sector pesquero para fomentar la recuperación y modernizar el modelo productivo, señalados en el artículo 1.1.c).*

Primero. Convocatoria.

Se convocan las ayudas del artículo 1.1.c) de este real decreto para asociaciones del sector extractivo, acuícola, comercializador y transformador, así como organizaciones de productores, siempre que dichas asociaciones y organizaciones repercutan los proyectos en todos sus asociados, y para empresas señaladas en el apartado d) del artículo 2 de las bases reguladoras.

Las ayudas se convocan para proyectos que se ejecuten en los años 2021, 2022 y/o 2023, siempre que su ejecución comience en el ejercicio 2021 ó 2022 y se extienda como máximo hasta el 30 de septiembre de 2023.

En la tramitación y concesión de estas ayudas, regirán los principios de publicidad, transparencia, concurrencia, objetividad, no discriminación, eficacia en el cumplimiento de objetivos fijados en el presente real decreto y eficiencia en la asignación y utilización de recursos públicos.

Segundo. Bases reguladoras.

Los beneficiarios, requisitos, obligaciones, criterios de valoración, instrucción y resolución, así como el resto de la regulación objeto de esta convocatoria se rigen por lo establecido en las bases reguladoras establecidas en este real decreto.

Tercero. Gastos subvencionables.

Los gastos subvencionables son los señalados en el artículo 6.10.c) y deberán haber sido realizados a partir de la fecha de concesión de la ayuda.

Cuarto. Presentación de solicitudes.

Las solicitudes presentadas se valorarán de acuerdo con lo establecido en el presente real decreto y las obligaciones de los perceptores serán las previstas en este real decreto.

Las solicitudes se presentarán conforme al modelo que figura en el anexo V en el plazo máximo de quince días hábiles contados desde el día siguiente a la publicación del extracto de esta convocatoria en el «Boletín Oficial del Estado».

La presentación de solicitudes se realizará únicamente a través del registro electrónico del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, conforme al modelo normalizado que se acompaña como anexo V y que estará disponible en la sede electrónica de este Ministerio: (https://sede.mapa.gob.es/) y deberán acompañarse de la documentación indicada en el artículo 10.

La sede electrónica del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación admite certificados digitales reconocidos conforme al estándar ITU-T X.509 v3, emitidos por múltiples prestadores de servicios de certificación.

La publicación por medios electrónicos es substitutiva de las notificaciones de las ayudas mediante la comparecencia de los interesados en la sede electrónica (https://sede.mapa.gob.es/), accediendo a su zona personal mediante certificado electrónico, DNI-e o cl@ve.

La documentación que acompañe la presentación de la solicitud deberá incluir una evaluación favorable de adecuación al principio de «no causar un perjuicio significativo» en el sentido establecido en el apartado 6) del artículo 2 del Reglamento (UE) 2021/241 del Parlamento europeo y del Consejo de 12 de febrero de 2021 por el que se establece el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia, conforme al formulario que se anexa, debidamente cumplimentado (ver anexo III). La evaluación podrá ser realizada por el interesado o por entidades externas.

Las evaluaciones del principio DNSH que se realicen deben atender obligatoriamente a la Comunicación de la Comisión Europea 2021/C 58/01 («Guía técnica sobre la aplicación del principio de «no causar un perjuicio significativo» en virtud del Reglamento relativo al Mecanismo de Recuperación y Resiliencia»).

Quinto. Régimen de recursos.

Contra la resolución que se dicte, los interesados podrán interponer, potestativamente, recurso de reposición ante el Ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación en el plazo de un mes a contar desde el día siguiente a la publicación de la misma de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 123 y siguientes de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, o directamente recurso contencioso administrativo en el plazo de dos meses a contar desde el día siguiente a la notificación de este acto, según lo previsto en la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-administrativa, sin que puedan simultanearse ambas vías.

Sexto. Financiación.

Las ayudas se financiarán de conformidad con lo establecido en el Real Decreto-Ley 36/2020, de 30 de diciembre, con cargo íntegramente al Instrumento Europeo de Recuperación, para el año 2021, una cuantía máxima total de 400.000 € (Cuatrocientos mil euros) con cargo a la aplicación presupuestaria 21.50.410F.778 de los Presupuestos Generales del Estado de 2021 «Plan de impulso a la sostenibilidad, investigación, innovación y digitalización del sector pesquero». Asimismo, la asignación para 2022 será de 1.450.000 euros y para 2023 de 1.450.000 euros, previstos con cargo a la aplicación presupuestaria 21.50.410F.778 «Plan de impulso a la sostenibilidad, investigación, innovación y digitalización del sector pesquero» o la que la sustituya.

La concesión y el pago de las ayudas previstas en esta disposición se realizarán de acuerdo a lo establecido en este real decreto y quedará condicionada a la existencia de crédito adecuado y suficiente.

El importe máximo de la ayuda podrá alcanzar el 100 % del importe subvencionable, salvo para los operadores del artículo 2 d) de las bases, que será del 50 %.

Se podrá realizar un pago anticipado de hasta el 20 % de la ayuda concedida si así lo señala la Resolución de concesión y en los términos y plazos que se recojan en la misma. No será exigible la constitución de garantías sobre el mismo.

Séptimo. Lucha contra el fraude.

Cualquier persona que tenga conocimiento de hechos que pudieran ser constitutivos de fraude o irregularidad en relación con proyectos u operaciones financiadas total o parcialmente con cargo a fondos procedentes de la Unión Europea en el marco de esta convocatoria, podrá poner dichos hechos en conocimiento del Servicio Nacional de Coordinación Antifraude de la Intervención General de la Administración del Estado, por medios electrónicos a través del canal habilitado al efecto por dicho Servicio en la dirección web https://www.igae.pap.hacienda.gob.es/sitios/igae/es-ES/snca/Paginas/ComunicacionSNCA.aspx, en los términos establecidos en la Comunicación 1/2007, de 3 de abril, del citado servicio, que se adjunta la presente convocatoria.

Octavo. Efectos.

La presente disposición surtirá efectos desde el día siguiente al de la publicación del extracto de esta convocatoria en el «Boletín Oficial del Estado».

Disposición final primera. *Título competencial.*

Este real decreto se dicta en virtud del artículo 149.1.19.ª de la Constitución Española, que atribuye al Estado competencia exclusiva en materia de pesca marítima, en el caso de las líneas de subvención previstas en el artículo 1.1 a) y 1.1 b).

En relación con la línea de subvención prevista en el artículo 1.1 c), se dicta conjuntamente en virtud de la regla 19.ª, que atribuye al Estado la competencia en ordenación del sector pesquero, y 13.ª, que atribuye la competencia estatal en materia de bases y coordinación de la planificación general de la actividad económica, ambas del artículo 149.1 de la Constitución Española.

Disposición final segunda. *Entrada en vigor.*

La presente norma entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

ANEXO I

Requisitos técnicos del sistema REM para la obtención de ayudas para la adquisición e instalación de sistemas de seguimiento electrónico remoto (REM) conforme al artículo 1.1 a)

De forma común para todas las pesquerías, los sistemas de observación deben ser capaces de monitorizar todas y cada una de las operaciones de pesca. Éstas deben estar geo-referenciadas e incluir hora y fecha de comienzo y final de todas las actividades registradas.

El sistema de observación electrónica debería estar compuesto, por instrumentos con marcado CE y al menos, por los siguientes componentes:

Unidad central con las siguientes características:

– Los requisitos técnicos mínimos que debe cumplir la unidad central son los siguientes:

• Capacidad para controlar todos los componentes embarcados:
• Capacidad para grabar toda la información relevante de interés capturada por el sistema de observación electrónica
• Capacidad para encriptar los datos almacenados.

– Disponer de capacidad de almacenamiento suficiente para todos los datos necesarios durante el período de operación del buque que se va a monitorizar:

• Almacenamiento en discos duros extraíbles compatibles con los sistemas de gestión de datos
• Contar con almacenamiento de respaldo, para prevenir pérdidas de datos.

– Estar adaptada para ser instalada a bordo de un barco y contar con:

• Alimentación mediante tensión adaptada a la instalación del buque.
• Un sistema de fijación apropiado.

– Soportar un interfaz de usuario a bordo
– Disponer de capacidad para conectividad.

Interfaz de usuario.

– Dotado de una pantalla de visualización conectada a la unidad central para permitir visualizar la imagen de las cámaras y los indicadores de estado del equipo.
– Puede incluir un dispositivo que permita la entrada de datos a los usuarios: pantalla táctil o teclado y ratón.

Cámaras que permitan visualizar todas las operaciones de pesca objeto de monitorización.

Las cámaras utilizadas por el sistema de observación electrónica deben cumplir los siguientes requisitos mínimos:

– Tener conexión de tipo IP.
– Contar con un grado de protección IP66 o superior.
– Conectividad mediante cable Ethernet de categoría CAT5E o superior.
– Estar dotadas de una óptica ajustable (comprendiendo al menos, enfoque y apertura)
– Garantizar la caracterización de su óptica para la calibración de áreas de medición sobre la imagen.
– Garantizar el enmascaramiento de áreas de la imagen para aquellas zonas que no sea necesario grabar.
– Garantizar las condiciones de resolución de las imágenes que permitan la posterior gestión de datos.

Formato de información registrada.

– Al objeto de garantizar que la información gráfica registrada posibilite su análisis, el formato de dicha información debe cumplir los siguientes requisitos mínimos:

• Soportar encriptación simétrica (cifrado AES-256 o superior) o asimétrica (algoritmo criptográfico de curva elíptica o similar).
• Tener la capacidad de asegurar la integridad de los datos.

– Imagen:

Soportar una resolución de 1080p (1920x1080) para imágenes fijas.
Disponer de tasa de captura de imágenes configurable según la actividad a monitorizar.

– Video:

Soportar una resolución de al menos 720p (1280x720) para vídeo.
Disponer una tasa de fps configurable no siendo menor de 10 fps.
Soportar algoritmos de compresión de vídeo H.264 o H.265.

Sistema de geolocalización.

Debe permitir geolocalizar la embarcación para registrar la ubicación del buque junto con la fecha y la hora en la que se realiza la captura de datos.

Sistema de alimentación ininterrumpida.

Una unidad de alimentación ininterrumpida que proporcione al menos 15 minutos de autonomía sin alimentación del barco.

Sistemas de comunicaciones.

El sistema de observación electrónica debe soportar, al menos, uno de los siguientes interfaces de comunicación:

– Comunicaciones móviles 3G, 4G o 5G.
– Wi-Fi 802.11n.
– Comunicaciones por satélite.
– Puerto Ethernet, u otro sistema de comunicación, que permita la transmisión de datos y el acceso remoto al sistema a través de la conexión a Internet existente a bordo, en su caso.

Sensores.

El sistema de observación electrónica debe ser capaz de registrar lecturas de sensores tanto analógicos como digitales.
Para los supuestos de contar con sensores instalados, estos deben ser capaces de dar información sobre los parámetros siguientes, que aplicarán en función del tipo de buque y arte de pesca:

– Rotación de maquinillas (con contador para detección de velocidad de rotación).
– Presión hidráulica.
– Corriente eléctrica.
– Apertura y cierre de puertas (para embarque de pescado, cubas de congelación, etc.)
– Temperatura de tanques de refrigeración.
– Activación de cintas transportadoras.
– Apertura o cierre de válvulas.
– Funcionamiento de haladores.
– sobre cualquier otro componente de interés relevante

Herramientas de diagnóstico del sistema.

El sistema de observación electrónica debe ser capaz de aportar información sobre su estado de funcionamiento y posibilitar la realización de los procesos de comprobación descritos en los siguientes apartados:

Comprobaciones iniciales sobre el sistema.

El sistema debe permitir la realización de comprobaciones previas que garanticen su correcto funcionamiento con anterioridad al inicio de las operaciones pesqueras que se van a monitorizar.

Eventos y alarma del sistema.

El sistema de observación electrónica debe permitir registrar los principales eventos que puedan afectar a la toma de datos, tales como:

– Corte de alimentación.
– Apagado del equipo.
– Fallo o pérdida de conexión de las cámaras.
– Cambio de configuración del equipo.
– Pérdida de cobertura.
– Inicio y fin de grabación de imágenes de cada cámara.
– Activación y desactivación de disparadores de grabación.
– Alarma de llenado de discos.

Estación de análisis en tierra.

La estación de análisis en tierra estará formada por:

Programa de análisis de datos (Software).

El software de análisis debe tener, al menos, las siguientes funcionalidades:

– Capacidad de desencriptación de la información recogida por el sistema de observación electrónica.
– Visualización de traza del buque sobre mapa.
– Visualización de rumbo y velocidad del buque.
– Visualización de las imágenes o vídeos registrados por todas las cámaras.
– Visualización de información de validación de origen de la información (nombre del buque, fecha, hora y posición del momento de la captura de la imagen).
– Visualización de información de sensores.
– Posibilidad de calibración de dimensiones de área sobre la imagen para la realización de medidas.
– Edición de anotaciones.
– Capacidad para interacción con bases de datos para almacenamiento de la información.
– Capacidad de extracción de la información almacenada en la base de datos en los formatos solicitados.
– Capacidad para exportación de evidencias de que la información procesada es precisa y que permita garantizar la trazabilidad de los datos almacenados.
– Opcionalmente, podrá incorporar herramientas de ayuda a los observadores basados en machine learning.

Las zonas objeto de observación electrónica más relevantes en función de la pesquería se desglosan a continuación:

– Arrastre (Fondo y pelágico).

C.1 Palangre de superficie.

Área del buque a cubrir	Acción de pesca a cubrir	Objetivo	Requisitos básicos de observación
Zona de largada (popa).	Largada del aparejo.	Descripción del aparejo.	Número de secciones, cestas y anzuelos utilizados.
		Información de la carnada.	Tipo de cebo.
		Uso de dispositivos y/o métodos de mitigación.	Identificación de dispositivos y/o métodos de mitigación (líneas tori, lanzadera, trabajo nocturno, etc.).
Zona de virada.	Virada del aparejo.	Captura de especies objetivo.	Identificación especies, número total por lance, talla y devenir.
		Captura de especies accesorias.	Identificación de especies, número y devenir, y posición del anzuelo.
		Interacciones con especies ETP.	Identificación de especies, número y devenir y posición del anzuelo.
		Depredación.	Número total de especímenes depredados por lance.
Pantano[1].	Estimación talla- peso.	Captura de especie objetivo.	Identificación de especies retenidas, talla y número total por especie y lance.
Parque de pesca[1].			Posición del anzuelo.
[1] De aplicación según la estructura de las embarcaciones.			

C.2 Palangre de fondo.

Área del buque a cubrir	Acción de pesca a cubrir	Objetivo	Requisitos básicos de observación
Zona de largada.	Largada del aparejo.	Geolocalización caceas.	Inicio y fin de caceas.
Zona de virada.	Virada del aparejo.	Captura de especies objetivo.	Identificación especies, número total por lance, talla y devenir.
		Estimación del descarte.	Identificación de especies y número/peso.
		Captura de especies accesorias.	Identificación de especies, número y devenir.
		Interacción con especies ETP.	Identificación de especies, número y devenir.
Parque de pesca.	Procesado.	Captura de especie objetivo.	Identificación de especies retenidas, talla y número total por especie y lance.

C.3 Cerco congelador.

Área del buque a cubrir	Acción de pesca a cubrir	Objetivo	Requisitos básicos de observación
Cubierta de trabajo.	Salabardeo.	Captura total por lance.	Número de salabardos y porcentaje llenado de cada salabardo.
		Composición por especies de la captura.	Peso, talla y especies retenidas de túnidos.
	Descarte túnidos.	Descarte total de túnidos por lance.	Peso, talla y especies descartadas de túnidos.
	Gestión de especies accesorias.	Estimación de especies accesorias.	Identificación de especies y número de individuos o peso según modo de manipulación.
	Liberación especies accesorias.	Total de especies accesorias por lance.	Número de individuos e identificación por especie.
Área de saco en el agua.	Salabardeo.	Total de captura por lance.	Número de salabardos y porcentaje de llenado de cada salabardo.
	Gestión especies accesorias grandes (tiburón ballena, mantas, etc.).	Interacción con especies ETP.	Modo de manipulación e identificación de especie.
Área de red en el agua (cerco).	Lance del arte.	Identificación del lance.	Hora y posición de inicio y fin del lance. Identificación del tipo de lance y maniobras con DCPs.
Proa, centro o cubierta provista de grúa [1.]	Actividad con DCP/FADs (plantado, sustitución, reparación, etc.).	Número total de actividades con DCP/ FADs por marea.	Actividad, diseño y materiales del DCP/FADs.
Cubierta parque de pesca y cinta transportadora.	Triado de la captura.	Composición por especies de la captura.	Proporción de especies retenidas de túnidos y tallas.
	Descarte túnidos.	Descarte total de túnidos por lance.	Peso, talla y especies descartadas de túnidos.
	Gestión de especies accesorias.	Estimación de especies accesorias por lance.	Identificación de especies y número de individuos o peso según modo de manipulación.
[1] De aplicación en buques auxiliares para atuneros.			

C.4 Cerco de pequeños pelágicos.

Área del buque a cubrir	Acción de pesca a cubrir	Objetivo	Requisitos básicos de observación
Cubierta de trabajo.	Salabardeo y estiba de la captura.	Captura total por lance.	Estimación de captura total dividida por especie.
		Composición por especies de la captura.	
	Descarte de pequeños pelágicos desde cubierta.	Descarte total por lance.	Estimación peso total descartado.
Área de la red en el agua.	Lance.	Identificación del lance.	Hora y posición de inicio y fin del lance.
	Volteo del saco o «Slipping».	Estimar cantidad de captura liberada desde el saco.	Estimación de peso total.
	Gestión de especies accesorias grandes (cetáceos, etc.).	Interacción con especies ETP.	Modo de manipulación e identificación de especie.

C.5 Cebo vivo.

Área del buque a cubrir	Acción de pesca a cubrir	Objetivo	Requisitos básicos de observación
Cubierta de trabajo.	Lance	Identificación del lance	Hora y posición de inicio y fin de la parada
	Captura mediante caña y sedal[1]	Captura total de especies objetivo por lance	Estimación de captura total por especie, talla
		Captura de especies accesorias	Identificación de especie, número y devenir
		Interacción con especies ETP	Identificación de especie, número y devenir
[1] Cobertura de todas las cañas y de las cajoneras donde se dejan las capturas de cada lance para posteriormente introducirlas en las bodegas o en su caso, de la cinta transportadora que traslada la captura a bodega.			

C.6 Cacea.

Área del buque a cubrir	Acción de pesca a cubrir	Objetivo	Requisitos básicos de observación
Ambas bandas y popa.	Captura mediante carrete y sedal[1.]	Captura total de especies objetivo.	Estimación de captura total por especie y talla.
		Captura de especies accesorias.	Identificación de especie, número y devenir.
		Interacción con especies ETP.	Identificación de especie, número y devenir.
[1] Cobertura de todos los carreteles (babor y estribor) y de la zona del barco donde se dejan las capturas de cada lance para posteriormente introducirlas en bodega.			

C.7 Arrastre (fondo y pelágico).

Área del buque a cubrir	Acción de pesca a cubrir	Objetivo	Requisitos básicos de observación
Cubierta de trabajo y rampa de popa.	Embarque del arte.	Interacción con especies ETP.	Identificación de especie, número y devenir.
	Vaciado del copo.	Captura total del lance.	Estima de la captura total.
Parque de pesca.	Triado de la captura.	Captura total del lance y de especies objetivo por lance.	Estimación de captura total por especie y talla.
		Interacción con especies ETP.	Identificación de especie, número y devenir.
Trancanil.	Descarte de especies no objetivo.	Estimación del descarte.	Identificación de especie, peso total y talla.

C.8 Volanta.

Área del buque a cubrir	Acción de pesca a cubrir	Objetivo	Requisitos básicos de observación
Zona de largada.	Largada del aparejo.	Geolocalización aparejo.	Localización de baliza de inicio y fin.
Zona de virada.	Virada del aparejo.	Captura de especies objetivo.	Identificación especies, número total por lance, talla y devenir.
		Estimación del descarte.	Identificación de especies y número/peso.
		Captura de especies accesorias.	Identificación de especies, número y devenir.
		Interacción con especies ETP.	Identificación de especies, número y devenir.
Parque de pesca o cubierta de trabajo.	Procesado.	Captura de especie objetivo.	Identificación de especies retenidas, talla y número total por especie y lance.

ANEXO II

Requisitos técnicos del dispositivo rugerizado a bordo para la obtención de ayudas para armadores de barcos de eslora total inferior a 12 metros para la adquisición e instalación del dispositivo rugerizado conforme al artículo 1.1.b)

El dispositivo rugerizado a través del cual se implantará la app de comunicación de capturas y de geoposicionamiento para la flota de pequeña escala deberá contener, al menos, las siguientes características mínimas:

– Clasificación IP: IP 68.
– Resistencia al agua salada: 1,5 m / 30 min.
– Resistencia al polvo: total.
– Temperatura de funcionamiento: -25 °C / + 50 °C.
– Sistema operativo: Android versión 9.0 o superior, iOS versión 10 o superior, o SO similar.
– Tamaño mínimo de la pantalla: 8".
– Bluetooth: 4.1.
– Wifi 802.11 a/b/g/n/.
– Geoposicionamiento.

ANEXO III

CUESTIONARIO DE AUTOEVALUACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DEL PRINCIPIO DE NO CAUSAR UN PERJUICIO SIGNIFICATIVO AL MEDIO AMBIENTE EN EL MARCO DEL PLAN DE RECUPERACIÓN, TRANSFORMACIÓN Y RESILIENCIA (PRTR)[1]

Sección 0: Datos generales a cumplimentar para todas las actuaciones

PERJUICIO NULO O INSIGNIFICANTE

Nombre de la actividad

Componente del PRTR al que pertenece la actividad

Inversión o Reforma del PRTR a en que se enmarca la actividad

Etiqueta climática y medioambiental asignada a la Inversión o Reforma del PRTR (Anexo VI, Reglamento 2021/241)

Porcentaje de contribución a objetivos climáticos (%)

Porcentaje de contribución a objetivos medioambientales (%)

Justifique por qué la actividad se corresponde con la etiqueta seleccionada
¿Ha identificado la normativa medioambiental aplicable? ¿Existe un compromiso expreso para su cumplimiento?

¿La actividad está en la lista de actividades no admisibles conforme a la Guía Técnica MITECO del DNSH2?	☐ Sí: *la actuación debe desestimarse*
	☐ No: *pase a:* *- La Sección 1 si la actividad no es de bajo impacto ambiental.* *- La Sección 2 si la actividad es de bajo impacto ambiental.*

1 La sección 2 de este cuestionario de autoevaluación responde al Anexo I de la Guía técnica sobre la aplicación del principio de «no causar un perjuicio significativo» en virtud del Reglamento relativo al Mecanismo de Recuperación y Resiliencia (2021/C 58/01), tratando de proporcionar un formato más asequible para responder a dichas cuestiones. Este cuestionario sirve tanto para la autoevaluación en una declaración responsable como para acompañar la tramitación administrativa de normativa y expedientes de gestión económica.

2 «Guía para el diseño y desarrollo de actuaciones acordes con el principio de no causar un perjuicio significativo al medio ambiente», Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (MITECO, 2021).

Sección 1: Actividades que no sean de bajo impacto ambiental

1. ¿Existen alternativas viables de bajo impacto ambiental desde el punto de vista técnico y/o económico?

☐ Sí: *la actuación debe desestimarse o rediseñarse, escogiendo una actividad de bajo impacto ambiental que sea viable técnica y económicamente.*

☐ No: *proporcione una justificación y pase a la siguiente cuestión.*

2. ¿Se adoptan los mejores niveles de desempeño ambiental en el sector para la ejecución de la actuación? (en este caso, la evaluación del principio DNSH se realizará tomando como escenario para la comparación los mejores niveles de desempeño ambiental en el sector)

☐ No: *debería desestimarse la actuación y modificar la misma para que se corresponda con los mejores niveles de desempeño*.

☐ Sí: *proporcione una justificación y pase a la siguiente cuestión*.

3. ¿La actividad conduce a un desempeño medioambiental significativamente mejor que las alternativas disponibles en el sector?

☐ No: *debería desestimarse la actuación y modificar la misma para que mejore significativamente las alternativas disponibles en el sector*.

☐ Sí: *proporcione una justificación y pase a la siguiente cuestión*.....

4. ¿Se evitan situaciones de bloqueo perjudiciales para el medio ambiente?

☐ No: *debería desestimarse la actuación y modificar la misma para que evite situaciones de bloqueo perjudiciales.*

☐ Sí: *proporcione una justificación y pase a la siguiente cuestión*...

5. ¿Se obstaculiza el desarrollo y la implantación de alternativas de menor impacto?

☐ Sí: *debería desestimarse la actuación y modificar la misma para que evite situaciones de bloqueo de alternativas de menor impacto.*

☐ No: *proporcione una justificación y pase a la Sección 2.*.....

Sección 2: Actividades de bajo impacto ambiental y Actividades que no sean de bajo impacto ambiental que hayan superado el cuestionario de la Sección 1

6. Mitigación del cambio climático.
La actuación:

☐ Causa un perjuicio nulo o insignificante sobre la mitigación del cambio climático. *Proporcione una justificación*

☐ Contribuye sustancialmente a alcanzar el objetivo medioambiental de mitigación del cambio climático de acuerdo con el artículo 10 del **Reglamento 2020/852**. *Proporcione una justificación*

☐ Contribuye al 100% al objetivo de mitigación del cambio climático, de acuerdo con el anexo VI del **Reglamento 2021/241**. *Proporcione una justificación*

☐ Ninguna de las anteriores.

¿Se espera que la actuación genere emisiones importantes de gases de efecto invernadero?

☐ Sí: *debería desestimarse la actuación.*

☐ No: *proporcione una justificación sustantiva de porqué la actuación cumple el principio DNSH para el objetivo de mitigación del cambio climático:*

7. Adaptación al cambio climático
La actuación:

☐ Causa un perjuicio nulo o insignificante sobre la adaptación al cambio climático. *Proporcione una justificación*

☐ Contribuye sustancialmente a alcanzar el objetivo medioambiental de uso sostenible y la protección de los recursos hídricos y marinos de acuerdo con el artículo 12 del **Reglamento 2020/852**.
Proporcione una justificación.....

☐ Contribuye al 100% al objetivo medioambiental, de acuerdo con el anexo VI del **Reglamento 2021/241**, en relación con el uso sostenible y la protección de los recursos hídricos y marinos. *Proporcione una justificación*

☐ Ninguna de las anteriores.

¿Se espera que la actuación sea perjudicial (i) del buen estado o del buen potencial ecológico de las masas de agua, incluidas las superficiales y subterráneas; o (ii) para el buen estado medioambiental de las aguas marinas?

☐ Sí. *Debería desestimarse la actuación.*

☐ No. *Proporcione una justificación sustantiva de porqué la actuación cumple el principio DNSH para el objetivo de adaptación del cambio climático:*

8. Utilización y protección sostenibles de los recursos hídricos y marinos. La actuación:

☐ Causa un perjuicio nulo o insignificante sobre la utilización y protección sostenibles de los recursos hídricos y marinos. *Proporcione una justificación*

☐ Contribuye sustancialmente a alcanzar el objetivo medioambiental de uso sostenible y la protección de los recursos hídricos y marinos de acuerdo con el artículo 12 del **Reglamento 2020/852**. *Proporcione una justificación*

☐ Contribuye al 100% al objetivo medioambiental, de acuerdo con el anexo VI del **Reglamento 2021/241**, en relación con el uso sostenible y la protección de los recursos hídricos y marinos. *Proporcione una justificación*

☐ Ninguna de las anteriores.

¿Se espera que la actuación sea perjudicial (i) del buen estado o del buen potencial ecológico de las masas de agua, incluidas las superficiales y subterráneas; o (ii) para el buen estado medioambiental de las aguas marinas?

☐ Sí. *Debería desestimarse la actuación.*

☐ No. *Proporcione una justificación sustantiva de porqué la actuación cumple el principio DNSH para el objetivo de utilización y protección sostenibles de los recursos hídricos y marinos:*

9. Economía circular.
La actuación:

☐ Causa un perjuicio nulo o insignificante sobre la economía circular, incluidos la prevención y el reciclado de residuos. *Proporcione una justificación*

☐ Contribuye sustancialmente a alcanzar el objetivo medioambiental de transición a una economía circular de acuerdo con el artículo 13 del **Reglamento 2020/852**. *Proporcione una justificación*

☐ Contribuye al 100% al objetivo medioambiental, de acuerdo con el anexo VI del **Reglamento 2021/241**, en relación con la transición a una economía circular. *Proporcione una justificación*: ....

☐ Ninguna de las anteriores.

¿Se espera que la actuación (i) dé lugar a un aumento significativo de la generación, incineración o eliminación de residuos, excepto la incineración de residuos peligrosos no reciclables; o (ii) genere importantes ineficiencias en el uso directo o indirecto de recursos naturales[3] en cualquiera de las fases de su ciclo de vida, que no se minimicen con medidas adecuadas[4]; o(iii) dé lugar a un perjuicio significativo y a largo plazo para el medio ambiente en relación a la economía circular[5]?

☐ Sí: *debería desestimarse la actuación.*

☐ No: *proporcione una justificación sustantiva de porqué la actuación cumple el principio DNSH para el objetivo de Economía circular:*

3 Los recursos naturales incluyen la energía, los materiales, los metales, el agua, la biomasa, el aire y la tierra.

4 Por ejemplo, las ineficiencias pueden reducirse al mínimo si se aumenta de forma significativa la durabilidad, la posibilidad de reparación, de actualización y de reutilización de los productos, o reduciendo significativamente el uso de los recursos mediante el diseño y la elección de materiales, facilitando la reconversión, el desmontaje y la deconstrucción, en especial para reducir el uso de materiales de construcción y promover su reutilización. Asimismo, la transición hacia modelos de negocio del tipo «producto como servicio» y cadenas de valor circulares, con objeto de mantener los productos, componentes y materiales en su nivel máximo de utilidad y valor durante el mayor tiempo posible. Esto incluye también una reducción significativa del contenido de sustancias peligrosas en materiales y productos, incluida su sustitución por alternativas más seguras. Por último, también comprende una reducción importante de los residuos alimentarios en la producción, la transformación, la fabricación o la distribución de alimentos.

5 Para obtener más información sobre el objetivo de la economía circular, consulte el considerando 27 del Reglamento de Taxonomía

10. Prevención y control de la contaminación a la atmósfera, el agua o el suelo. La actuación:

☐ Causa un perjuicio nulo o insignificante sobre la prevención y control de la contaminación a la atmósfera, el agua o el suelo. *Proporcione una justificación.*

☐ Contribuye sustancialmente a alcanzar el objetivo medioambiental de prevención y control de la contaminación a la atmósfera, el agua o el suelo de acuerdo con el artículo 14 del **Reglamento2020/852**. P*roporcione una justificación*

☐ Contribuye al 100% al objetivo medioambiental, de acuerdo con el anexo VI del **Reglamento 2021/241**, en relación con la prevención y control de la contaminación a la atmósfera, el agua o el suelo. *Proporcione una justificación*

☐ Ninguna de las anteriores. ¿Se espera que la actuación dé lugar a un aumento significativo de las emisiones de contaminantes[6] a la atmósfera, el agua o el suelo?

☐ Sí: *debería desestimarse la actuación*.

☐ No: *proporcione una justificación sustantiva de porqué la actuación cumple el principio DNSH para el objetivo de prevención y control de la contaminación a la atmósfera, el agua o el suelo*.

6 Por «contaminante» se entiende la sustancia, vibración, calor, ruido, luz u otros contaminantes presentes en la atmósfera, el agua o el suelo, que pueda tener efectos perjudiciales para la salud humana o el medio ambiente.

11. Protección y restauración de la biodiversidad y los ecosistemas.
La actuación:

☐ Causa un perjuicio nulo o insignificante sobre la protección y restauración de la biodiversidad y los ecosistemas. *Proporcione una justificación*.

☐ Contribuye sustancialmente a alcanzar el objetivo medioambiental de protección y restauración de la biodiversidad y los ecosistemas de acuerdo con el artículo 15 del **Reglamento 2020/852**. *Proporcione una justificación*.

☐ Contribuye al 100% al objetivo medioambiental, de acuerdo con el anexo VI del **Reglamento 2021/241**, en relación con la protección y restauración de la biodiversidad y los ecosistemas. *Proporcione una justificación*.

☐ Ninguna de las anteriores.

¿Se espera que la actuación (i) vaya en gran medida en detrimento de las buenas condiciones[7] y la resiliencia de los ecosistemas; o (ii) vaya en detrimento del estado de conservación de los hábitats y las especies, en particular de aquellos de interés para la Unión?

☐ Sí: *debería desestimarse la actuación*.

☐ No: *proporcione una justificación sustantiva de porqué la actuación cumple el principio DNSH para el objetivo de Protección y restauración de la biodiversidad y los ecosistemas*. .....

7 De conformidad con el artículo 2, apartado 16, del **Reglamento de Taxonomía**, «buenas condiciones» significa, en relación con un ecosistema, el hecho de que el ecosistema se encuentre en buen estado físico, químico y biológico o que tenga una buena calidad física, química y biológica, capaz de autorreproducirse o autorregenerarse, y en el que no se vean alteradas la composición de las especies, la estructura ecosistémica ni las funciones ecológicas.

ANEXO IV

MODELO DE SOLICITUD DE SUBVENCIONES PARA LA ADQUISIÓN E INSTALACIÓN, POR PRIMERA VEZ, DE EQUIPOS NUEVOS PARA LA DIGITALIZACIÓN DE LA FLOTA, EN EL MARCO DEL PLAN DE RECUPERACIÓN, TRANSFORMACIÓN Y RESILIENCIA (PRTR)

DATOS DEL/LA SOLICITANTE

NOMBRE O RAZÓN SOCIAL	NIF/CIF

DOMICILIO A EFECTOS DE NOTIFICACIONES

AVDA/CALLE/PLZA.		Nº/BLOQUE/PISO	
LOCALIDAD	PROVINCIA	CP	PAIS
TELÉFONO	FAX	CORREO ELECTRÓNICO	

DATOS DE EL/LA REPRESENTANTE LEGAL

NOMBRE Y APELLIDOS	NIF	CARGO EN LA ENTIDAD
TELÉFONO	FAX	CORREO ELECTRÓNICO

LINEA PARA LA QUE SOLICITA AYUDA (SEÑALE UNA OPCIÓN)

☐ LA ADQUISICIÓN E INSTALACIÓN POR PRIMERA VEZ, DE EQUPOS NUEVOS DE SISTEMAS DE SEGUIMIENTO ELECTRÓNICO REMOTO (REM) PARA CUMPLIMIENTO DE OBLIGACIÓN DE DESEMBARQUE EN LOS BUQUES PESQUEROS DE ESLORA TOTAL IGUAL O SUPERIOR A 12 METROS, TENIENDO PREFERENCIA PARA LAS AYUDAS LOS DE ESLORA TOTAL IGUAL O SUPERIOR A 24 METROS (ART. 1.1.a) DE LAS BASES REGULADORAS).

☐ LA ADQUISICIÓN E INSTALACIÓN, POR PRIMERA VEZ, DE DISPOSITIVOS RUGERIZADOS NUEVOS PARA COMUNICACIÓN DE CAPTURAS, DECLARACIÓN DE DESEMBARQUE Y GEOLOCALIZACIÓN, EN LOS BUQUES DE ESLORA TOTAL INFERIOR A 12 METROS (ART. 1.1.b) DE LAS BASES REGULADORAS)

DATOS BANCARIOS DEL/LA SOLICITANTE (Para el ingreso de la ayuda en caso de concesión)

ENTIDAD BANCARIA	DATOS BANCARIOS Nº de la cuenta bancaria (24 dígitos)
	IBAN

DOCUMENTACIÓN ADJUNTA A LA SOLICITUD

Copia del DNI del/la solicitante o representante legal OPOSICIÓN ☐ / NO OPOSICIÓN ☐ a que el órgano instructor compruebe los datos de identidad. En caso de no marcar se entenderá otorgado el consentimiento. Presentar solo en caso de oponerse a la consulta de datos por la Administración	
Certificación de estar al corriente de las obligaciones tributarias con la AEAT. SÍ ☐ / NO ☐ CONSIENTO que el órgano instructor recabe de la Agencia Estatal de la Administración Tributaria la información relativa al cumplimiento de las obligaciones tributarias. En caso de no marcar se entenderá otorgado el consentimiento. Presentar solo en caso de oponerse a la consulta de datos por la Administración	
Certificación de estar al corriente de pago con la Seguridad Social. OPOSICIÓN ☐ / NO OPOSICIÓN ☐ a que el órgano instructor recabe de la Tesorería General de la Seguridad Social la información relativa al cumplimiento de las obligaciones de la Seguridad Social. En caso de no marcar se entenderá otorgado el consentimiento. Presentar solo en caso de oponerse a la consulta de datos por la Administración	
Acreditación de la representación con la que actúa el representante. OPOSICIÓN ☐ / NO OPOSICIÓN ☐ a que el órgano instructor recabe del Registro Electrónico de Apoderamientos la representación que ostenta. En caso de no marcar se entenderá otorgado el consentimiento. Presentar solo en caso de oponerse a la consulta de datos por la Administración	
Copia de la tarjeta acreditativa del número de identificación fiscal (NIF).	
Declaración responsable de que son ciertos los datos consignados en esta declaración, que reúne los requisitos exigidos por la convocatoria, que acepta las condiciones establecidas en las bases reguladoras, y que se compromete a cumplir con las condiciones generales y específicas exigidas, así como a aportar la documentación requerida.	
Declaración responsable de cumplimiento de todos los requisitos indicados en el artículo 13 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, salvo lo indicado más arriba con respecto de la AEAT, necesarios para obtener la condición de beneficiario..	
Declaración responsable de no ser deudor por resolución de procedencia de reintegro por las causas recogidas en el artículo 37 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre.	
Declaración responsable de no haber sido sancionado con la pérdida de la posibilidad de obtener subvenciones por incumplimiento de la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres.	
Declaración responsable relativa a las subvenciones, ayudas, ingresos o recursos que se hayan obtenido y que pudieran afectar a la compatibilidad para las mismas actuaciones objeto de la subvención, incluyendo una relación exhaustiva de las mismas. Esta declaración deberá realizarse tanto en el momento de presentar la solicitud como en cualquier momento ulterior en el que se produzca tal circunstancia, tan pronto como se conozca y, en todo caso, en el momento de la justificación de la subvención.	
Declaración responsable de no haber solicitado la declaración de concurso voluntario, no haber sido declarados insolventes en cualquier procedimiento, no hallarse declarados en concurso, salvo que en éste haya adquirido la eficacia un convenio, no estar sujetos a intervención judicial o no haber sido inhabilitados conforme a la Ley 22/2003, de 9 de julio, Concursal, sin que haya concluido el período de inhabilitación fijado en la sentencia de calificación del concurso.	
Declaración responsable de no estar incurso en un procedimiento de recuperación de ayudas, por haber sido éstas declaradas ilegales e incompatibles por la Comisión Europea	
Declaración responsable, en su caso, relativa al cumplimiento de lo establecido en Real Decreto 110/2015, de 20 de febrero, sobre residuos de aparatos eléctricos y electrónicos.	
Facturas proforma de los equipos e instalación para los que solicita ayuda	

INFORMACIÓN PARA EL/LA SOLICITANTE DE LA SUBVENCIÓN RESPECTO A LOS DATOS DECLARADOS EN ESTA SOLICITUD Y EN EL RESTO DE LOS DOCUMENTOS INCORPORADOS AL EXPEDIENTE

Antes de firmar la solicitud, lea a continuación la política de protección de datos.

El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación mantiene un compromiso de cumplimiento de la legislación vigente en materia de tratamiento de datos personales y seguridad de la información con el objeto de garantizar que la recogida y tratamiento de los datos facilitados se realiza conforme al Reglamento (UE) 2016/679 General de Protección de Datos (RGPD) y de la normativa nacional vigente en la materia. Por este motivo, le ofrecemos a continuación información sobre la política de protección de datos aplicada al tratamiento de los datos de carácter personal derivado de la tramitación de esta convocatoria de subvenciones.

1. Responsable del tratamiento:
   Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación
   Secretaría General de Pesca
   Dirección General de Ordenación Pesquera y Acuicultura
   Subdirección General Vigilancia Pesquera y Lucha Contra la Pesca Ilegal.
   Correo inspecpm@mapa.es
   Delegado de Protección de Datos: bzn-DPD@mapa.es

2. Finalidad del tratamiento: los datos personales incorporados serán utilizados exclusivamente para la gestión de las subvenciones para la puesta en marcha de proyectos para el desarrollo tecnológico, la innovación y el equilibrio de la cadena de comercialización en el sector pesquero y de la acuicultura, y se conservarán mientras la legislación aplicable obligue a su conservación (Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español).

3. Legitimación del tratamiento: el tratamiento es necesario para el cumplimiento de una misión realizada en interés público o en el ejercicio de poderes públicos conferidos al responsable del tratamiento (Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones).

4. Destinatarios de los datos: no están previstas cesiones de datos ni transferencias internacionales de datos, salvo las previstas legalmente.

5. Derechos sobre el tratamiento de datos: conforme a lo previsto en el RGPD podrá solicitar al MINISTERIO DE AGRICULTURA, PESCA Y ALIMENTACIÓN, a través de la dirección https://sede.mapa.gob.es/portal/site/seMAPA/navProteccionDatos, el acceso, rectificación y supresión de sus datos personales, la limitación y oposición al tratamiento de sus datos y a no ser objeto de decisiones automatizadas. Asimismo, si considera vulnerados sus derechos, podrá presentar una reclamación de tutela ante la Agencia Española de Protección de Datos (https://sedeagpd.gob.es/sede-electronica-web/vistas/formReclamacionDerechos/reclamacionDerechos.jsf).

SOLICITUD, LUGAR, FECHA Y FIRMA

El/la abajo firmante solicita la subvención pública a que se refiere la presente solicitud y declara que son ciertos los datos consignados en ella, reuniendo los requisitos exigidos por la convocatoria y aceptando las condiciones establecidas en las bases reguladoras, y comprometiéndose a cumplir las obligaciones exigidas y a aportar la documentación requerida.

Solicitante/Representante Legal

Lugar y fecha:

Fdo.:

ANEXO V

MODELO DE SOLICITUD DE SUBVENCIONES PARA LA FINANCIACIÓN DE PROYECTOS DE MEJORA DE COMUNICACIONES, DIGITALIZACIÓN DEL SECTOR EXTRACTIVO, ACUÍCOLA, COMERCIALIZADOR, TRANSFORMADOR, MINORISTAS, MAYORISTAS Y DE PROYECTOS DE MEJORA DE SERVICIOS DE SALUD A TRAVÉS DE COMUNICACIONES PARA DIAGNÓSTICO Y PREVENCIÓN DE ENFERMEDADES A BORDO, EN EL MARCO DEL PLAN DE RECUPERACIÓN, TRANSFORMACIÓN Y RESILIENCIA (PRTR)

TÍTULO DEL PROYECTO

DATOS DEL/LA SOLICITANTE

NOMBRE O RAZÓN SOCIAL	NIF/CIF	
¿ES UNA PYME? (Señalar lo que proceda)	SI	NO

DOMICILIO A EFECTOS DE NOTIFICACIONES

AVDA/CALLE/PLZA.		Nº/BLOQUE/PISO	
LOCALIDAD	PROVINCIA	CP	PAIS
TELÉFONO	FAX	CORREO ELECTRÓNICO	

DATOS DE EL/LA REPRESENTANTE LEGAL

NOMBRE Y APELLIDOS	NIF	CARGO EN LA ENTIDAD
TELÉFONO	FAX	CORREO ELECTRÓNICO

DATOS BANCARIOS DEL/LA SOLICITANTE (Para el ingreso de la ayuda en caso de concesión)

ENTIDAD BANCARIA	DATOS BANCARIOS Nº de la cuenta bancaria (24 dígitos)
	IBAN

DOCUMENTACIÓN ADJUNTA A LA SOLICITUD

Copia del DNI del/la solicitante o representante legal OPOSICIÓN ☐ / NO OPOSICIÓN ☐ a que el órgano instructor compruebe los datos de identidad. En caso de no marcar se entenderá otorgado el consentimiento. Presentar solo en caso de oponerse a la consulta de datos por la Administración	
Certificación de estar al corriente de las obligaciones tributarias con la AEAT. SÍ ☐ / NO ☐ CONSIENTO que el órgano instructor recabe de la Agencia Estatal de la Administración Tributaria la información relativa al cumplimiento de las obligaciones tributarias. En caso de no marcar se entenderá otorgado el consentimiento. Presentar solo en caso de oponerse a la consulta de datos por la Administración	
Certificación de estar al corriente de pago con la Seguridad Social. OPOSICIÓN ☐ / NO OPOSICIÓN ☐ a que el órgano instructor recabe de la Tesorería General de la Seguridad Social la información relativa al cumplimiento de las obligaciones de la Seguridad Social. En caso de no marcar se entenderá otorgado el consentimiento. Presentar solo en caso de oponerse a la consulta de datos por la Administración	
Acreditación de la representación con la que actúa el representante. OPOSICIÓN ☐ / NO OPOSICIÓN ☐ a que el órgano instructor recabe del Registro Electrónico de Apoderamientos la representación que ostenta. En caso de no marcar se entenderá otorgado el consentimiento. Presentar solo en caso de oponerse a la consulta de datos por la Administración	
Copia de la tarjeta acreditativa del número de identificación fiscal (NIF).	
Autoevaluación favorable de adecuación al principio de “no causar daño significativo” (Conforme Anexo III)	
Propuesta técnica del Proyecto.(Conforme Anexo VI)	
Memoria Técnica del Proyecto.(Conforme Anexo VII)	
Declaración responsable de que son ciertos los datos consignados en esta declaración, que reúne los requisitos exigidos por la convocatoria, que acepta las condiciones establecidas en las bases reguladoras, y que se compromete a cumplir con las condiciones generales y específicas exigidas, así como a aportar la documentación requerida.	
Declaración responsable de cumplimiento de todos los requisitos indicados en el artículo 13 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre, salvo lo indicado más arriba con respecto de la AEAT, necesarios para obtener la condición de beneficiario..	
Declaración responsable de no ser deudor por resolución de procedencia de reintegro por las causas recogidas en el artículo 37 de la Ley 38/2003, de 17 de noviembre.	
Declaración responsable de no haber sido sancionado con la pérdida de la posibilidad de obtener subvenciones por incumplimiento de la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres.	
Declaración responsable relativa a las subvenciones, ayudas, ingresos o recursos que se hayan obtenido y que pudieran afectar a la compatibilidad para las mismas actuaciones objeto de la subvención, incluyendo una relación exhaustiva de las mismas. Esta declaración deberá realizarse tanto en el momento de presentar la solicitud como en cualquier momento ulterior en el que se produzca tal circunstancia, tan pronto como se conozca y, en todo caso, en el momento de la justificación de la subvención.	
Declaración responsable de no haber solicitado la declaración de concurso voluntario, no haber sido declarados insolventes en cualquier procedimiento, no hallarse declarados en concurso, salvo que en éste haya adquirido la eficacia un convenio, no estar sujetos a intervención judicial o no haber sido inhabilitados conforme a la Ley 22/2003, de 9 de julio, Concursal, sin que haya concluido el período de inhabilitación fijado en la sentencia de calificación del concurso.	
Declaración responsable de no estar incurso en un procedimiento de recuperación de ayudas, por haber sido éstas declaradas ilegales e incompatibles por la Comisión Europea	
Declaración responsable, en su caso, relativa al cumplimiento de lo establecido en Real Decreto 110/2015, de 20 de febrero, sobre residuos de aparatos eléctricos y electrónicos.	

SI EL SOLICITANTE ES UNA PYME, CONFORME AL ARTÍCULO 2.C) DEL RD POR EL QUE SE APRUEBAN LAS BASES REGULADORAS, DEBERÁ ADEMÁS ADJUNTAR LA SIGUIENTE DOCUMENTACIÓN

Declaración señalando y justificando que el proyecto presentado se refiera a una de las medidas del Reglamento (UE) nº 508/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo de 15 de mayo de 2014 recogidas en el real decreto que aprueba las bases reguladoras de la ayuda, y que cumple con los requisitos correspondientes del Reglamento (UE) nº 1388/2014 de la Comisión de 16 de diciembre de 2014	
Declaración responsible de no que la empresa no está sujetas a una orden de recuperación pendiente tras una decisión previa de la Comisión que haya declarado una ayuda ilegal e incompatible con el mercado interior	
Declaración responsible de que no se trata de una empresa en crisis, salvo que no se encontrara en crisis el 31 de diciembre de 2019, pero pasó a ser empresas en crisis en el período comprendido entre el 1 de enero de 2020 y el 30 de junio de 2021	
Declaración responsible de que no se trata de empresa que no pueda solicitar ayudas del Fondo Europeo Marítimo y de Pesca por los motivos indicados en el artículo 10, apartados 1 a 3, del Reglamento (UE) no 508/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo de 15 de mayo de 2014 relativo al Fondo Europeo Marítimo y de Pesca.	
Declaración responsible y compromise de cumplir las normas de la política pesquera común. Si, durante dicho período, se observa que el beneficiario no cumple dichas normas, deberá reembolsarse la ayuda proporcionalmente a la gravedad de la infracción.	

INFORMACIÓN PARA EL/LA SOLICITANTE DE LA SUBVENCIÓN RESPECTO A LOS DATOS DECLARADOS EN ESTA SOLICITUD Y EN EL RESTO DE LOS DOCUMENTOS INCORPORADOS AL EXPEDIENTE

Antes de firmar la solicitud, lea a continuación la política de protección de datos.

El Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación mantiene un compromiso de cumplimiento de la legislación vigente en materia de tratamiento de datos personales y seguridad de la información con el objeto de garantizar que la recogida y tratamiento de los datos facilitados se realiza conforme al Reglamento (UE) 2016/679 General de Protección de Datos (RGPD) y de la normativa nacional vigente en la materia. Por este motivo, le ofrecemos a continuación información sobre la política de protección de datos aplicada al tratamiento de los datos de carácter personal derivado de la tramitación de esta convocatoria de subvenciones.

1. Responsable del tratamiento:
   Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación
   Secretaría General de Pesca
   Dirección General de Ordenación Pesquera y Acuicultura
   Subdirección General Vigilancia Pesquera y Lucha Contra la Pesca Ilegal.
   Correo inspecpm@mapa.es
   Delegado de Protección de Datos: bzn-DPD@mapa.es

2. Finalidad del tratamiento: los datos personales incorporados serán utilizados exclusivamente para la gestión de las subvenciones para la puesta en marcha de proyectos para el desarrollo tecnológico, la innovación y el equilibrio de la cadena de comercialización en el sector pesquero y de la acuicultura, y se conservarán mientras la legislación aplicable obligue a su conservación (Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español).

3. Legitimación del tratamiento: el tratamiento es necesario para el cumplimiento de una misión realizada en interés público o en el ejercicio de poderes públicos conferidos al responsable del tratamiento (Ley 38/2003, de 17 de noviembre, General de Subvenciones).

4. Destinatarios de los datos: no están previstas cesiones de datos ni transferencias internacionales de datos, salvo las previstas legalmente.

5. Derechos sobre el tratamiento de datos: conforme a lo previsto en el RGPD podrá solicitar al MINISTERIO DE AGRICULTURA, PESCA Y ALIMENTACIÓN, a través de la dirección https://sede.mapa.gob.es/portal/site/seMAPA/navProteccionDatos, el acceso, rectificación y supresión de sus datos personales, la limitación y oposición al tratamiento de sus datos y a no ser objeto de decisiones automatizadas. Asimismo, si considera vulnerados sus derechos, podrá presentar una reclamación de tutela ante la Agencia Española de Protección de Datos (https://sedeagpd.gob.es/sede-electronica-web/vistas/formReclamacionDerechos/reclamacionDerechos.jsf).

SOLICITUD, LUGAR, FECHA Y FIRMA

El/la abajo firmante solicita la subvención pública a que se refiere la presente solicitud y declara que son ciertos los datos consignados en ella, reuniendo los requisitos exigidos por la convocatoria y aceptando las condiciones establecidas en las bases reguladoras, y comprometiéndose a cumplir las obligaciones exigidas y a aportar la documentación requerida.

Solicitante/Representante Legal

Lugar y fecha:

Fdo.:

ANEXO VI

Propuesta técnica

(Número máximo de páginas, excluyendo la portada, el índice y documentos anexos que justifiquen lo contenido en la propuesta: 20 páginas, con tamaño de letra 11 puntos e interlineado sencillo)

1. Resumen.
2. Objetivo general y objetivos específicos del proyecto.
3. Descripción de las actividades y metodología.
4. Resultados esperados.
5. Indicadores de ejecución y evaluación.
6. Cronograma detallado por actividades.
7. Presupuesto detallado por actividades desglosando los costes totales y los costes subvencionables. Incluir las siguientes tablas resumen:

Actividades	Costes totales (€)	Costes elegibles (€)
Actividad 1.		
Actividad 2.		
Actividad 3.		
Actividad …		
Total proyecto.		

8. Contribución del proyecto a la transformación ambiental y digital del sector agroalimentario y pesquero y a los objetivos del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia.
9. Garantía de ejecución del proyecto, de sus objetivos, resultados y beneficios:

9.1 Evaluación económica del proyecto:

a) Inversión en activos productivos.
b) Financiación propia.

9.2 Aspectos sociales.
9.3 Evaluación de la calidad científico-técnica, relevancia y viabilidad de la propuesta técnica.
9.4 Carácter innovador.
9.5 Aspectos ambientales.

10. Implicación de empresas del sector pesquero y de la acuicultura:

10.1 Grado de implicación de empresas en el desarrollo del proyecto (adjuntar certificados).
10.2 Presupuesto destinado a la aplicación de los resultados en las empresas.

11. Aplicabilidad a la activad de las empresas.

11.1 Interés técnico y económico.
11.2 Viabilidad técnica y económica.

ANEXO VII

Memoria técnica del proyecto

Número máximo de páginas excluyendo la portada, el índice y los documentos que se anexen como justificativos de lo señalado en la memoria: 100 páginas (tamaño de letra: 11 puntos e interlineado sencillo).
La memoria deberá contener los siguientes epígrafes:

1. Resumen ejecutivo.

Los operadores del artículo 2.d) de las bases reguladoras deberán especificar y justificar brevemente en este apartado la actuación de las recogidos en el artículo 3.g) 5.º a la que se refiere su proyecto.

2. Calidad científico-técnica, relevancia y viabilidad de la propuesta completa:

2.1 Definición, contenido, calidad, originalidad y adecuación de las actividades a los objetivos propuestos, que deberán definirse de forma explícita y concreta.

2.2 Planificación, disponibilidad de recursos, cronograma establecido, indicadores de ejecución y de evaluación, presupuesto detallado y desglosado y costes ajustados.

3. Calidad, trayectoria y adecuación del equipo de trabajo:

3.1 Competencia y adecuación del equipo investigador, complementariedad entre equipos.

3.2 Proyectos desarrollados en el sector relacionado, trayectoria científico técnica, resultados previos que se encuadren en la misma área temática.

4. Explotación de resultados esperados y previsión de impacto:

4.1 Incorporación de previsión de impacto sobre el sector y/o los mercados.

4.2 Generación y explotación de patentes o modelos de utilidad.

4.2 Planes de difusión y actuaciones de transferencia.

5. Contribución al avance del conocimiento, grado de novedad y complementariedad y coherencia de las actuaciones.

5.1 Contribución al avance del conocimiento y grado de novedad.

5.2 Complementariedad y coherencia.