



BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

XV LEGISLATURA

Serie A:
PROYECTOS DE LEY

13 de septiembre de 2024

Núm. 34-1

Pág. 1

PROYECTO DE LEY

121/000034 Proyecto de Ley de modificación del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, y de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima.

La Mesa de la Cámara, en su reunión del día de hoy, ha adoptado el acuerdo que se indica respecto del asunto de referencia.

(121) Proyecto de ley.

Autor: Gobierno

Proyecto de Ley de modificación del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, y de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima.

Acuerdo:

Encomendar su aprobación con competencia legislativa plena, conforme al artículo 148 del Reglamento, a la Comisión de Transportes y Movilidad Sostenible. Asimismo, publicar en el Boletín Oficial de las Cortes Generales, estableciendo plazo de enmiendas, por un período de quince días hábiles, que finaliza el día 1 de octubre de 2024.

En ejecución de dicho acuerdo se ordena la publicación de conformidad con el artículo 97 del Reglamento de la Cámara.

Palacio del Congreso de los Diputados, 10 de septiembre de 2024.-P.D. El Secretario General del Congreso de los Diputados, **Fernando Galindo Elola-Olaso**.

PROYECTO DE LEY DE MODIFICACIÓN DEL TEXTO REFUNDIDO DE LA LEY DE PUERTOS DEL ESTADO Y DE LA MARINA MERCANTE, APROBADO POR EL REAL DECRETO LEGISLATIVO 2/2011, DE 5 DE SEPTIEMBRE, Y DE LA LEY 14/2014, DE 24 DE JULIO, DE NAVEGACIÓN MARÍTIMA

Exposición de motivos

I

El derecho marítimo está sujeto, de manera casi permanente, a cambios derivados fundamentalmente de las modificaciones que se llevan a cabo en la normativa internacional y de la propia evolución de las prácticas del transporte marítimo. Esta circunstancia justifica la necesidad de llevar a cabo una modernización de determinados aspectos de las leyes que regulan esta materia en España. Se pretende con ello asegurar la aplicación armónica de este conjunto normativo.

Las leyes que ahora se modifican son 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 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima. La finalidad de esta modificación se halla en la necesidad de establecer medidas que favorezcan el buen funcionamiento del sector marítimo nacional.

La reforma aprobada actualiza aquellos contenidos que han quedado desfasados, cubre las lagunas de la regulación detectadas durante estos últimos años y coordina mejor ambas leyes, eliminando aquellos preceptos que se repetían o solapaban de manera innecesaria en las dos.

II

Las reformas del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante suponen una puesta al día de algunos de sus preceptos. El alcance de los cambios ha supuesto dar nueva redacción a capítulos enteros para poder abordar una renovación coherente de los preceptos afectados. Las modificaciones han afectado tanto al régimen de la marina mercante como al sistema portuario de titularidad estatal. Se expondrán, en primer lugar, las reformas que se refieren a la marina mercante y, en segundo lugar, las que se introducen en materia de puertos.

La parte más extensa de esta modificación se refiere a las normas en materia de marina mercante, cuya renovación se inicia con la reforma de cuatro de los cinco artículos dedicados a esta materia en el capítulo II del título preliminar del texto refundido. Con la nueva redacción de esos preceptos se pretende su mejor coordinación con la Ley de Navegación Marítima. Esto lleva a adaptar la terminología del texto refundido y, de manera destacada, la sustitución de la expresión de «zonas» por la de «espacios marítimos». También se suprimen normas que estaban repetidas, como sucede con la definición de naviero, que aparece con idénticas palabras en el artículo 145 de la Ley de Navegación Marítima.

A continuación, se da nueva redacción a los capítulos I, II, V y VII del título I del libro segundo de esta ley.

III

En el capítulo I del título I del libro segundo se actualiza el régimen del abanderamiento de buques en España y de los registros marítimos españoles. Esta regulación se coordina con las normas que ya se encuentran en la Ley de Navegación Marítima y se evita la repetición de preceptos como sucedía hasta ahora.

Las modificaciones en el régimen de los registros marítimos españoles pretenden la mejora de su competitividad ante el hecho cierto de la reducción del número de buques con pabellón español. La reforma de estos registros se enmarca en el objetivo de reforzar

su papel coordinador de la información derivada de las distintas funciones que cumple la Administración marítima, al tiempo que se pretende mejorar su comunicación con el Registro de Bienes Muebles, con funciones mejor deslindadas para ambos registros. Asimismo, el registro se desdobra en dos, un Registro de Buques y otro de Empresas Navieras.

Se incluye en este capítulo el régimen del nuevo Registro Especial de Buques y del Registro Especial de Empresas Navieras, que deja de situarse en la disposición adicional decimosexta. La nueva regulación responde al propósito de reforzar su competitividad como segundo registro, dando continuidad a determinados aspectos de la regulación hasta ahora vigente.

Este capítulo incorpora la creación del nuevo Registro Especial de Buques y Embarcaciones de Recreo para aquellos que sean objeto de explotación comercial o lucrativa. Las oficinas de gestión se encuentran en las Capitanías Marítimas de Ceuta y de Melilla, y su finalidad es favorecer que el mayor número posible de estos buques y embarcaciones encuentren incentivos para optar por este nuevo registro de pabellón español, frente al que ofrecen otros países.

IV

El capítulo II del título I del libro segundo se dedica ahora a la navegación de recreo. Esto supone que desaparezca el régimen obsoleto de importación y exportación de buques, del que nunca se había hecho uso y que carece ya de sentido.

En este capítulo II se incorporan cuatro novedades. La primera es la aplicación de las normas de seguridad y de protección del medio marino vigentes en nuestro país a buques o embarcaciones abanderados en otros Estados, pero cuyo titular reside en España, donde se encuentra también el buque o la embarcación.

La segunda novedad es la previsión de un régimen simplificado de inscripción en los registros marítimos españoles. El propósito de esta norma es acabar con el particularismo y la dispersión de formas de inscripción existentes en la actualidad.

La tercera consiste en aclarar los seguros que de manera obligatoria deben suscribir los buques y embarcaciones de recreo.

La cuarta y última novedad es la creación del llamado «Fichero Informativo de Buques y Embarcaciones de Recreo», que permitirá conocer de manera más ágil y sencilla el seguro de la embarcación de recreo o deportiva que, en su caso, causa un daño, además de permitir un mejor control del cumplimiento de las obligaciones de aseguramiento. Se da acceso a este fichero tanto a los perjudicados como a las Administraciones competentes (la Administración marítima —lo que incluye a la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima—, y el Servicio Marítimo de la Guardia Civil) y las entidades aseguradoras. También se facilita el acceso al registro a las Autoridades Portuarias, así como a los responsables de puertos deportivos, instalaciones náuticas y varaderos en relación con aquellos buques y embarcaciones que tengan en aquellos su puerto de atraque.

Este nuevo fichero facilitará el control del mantenimiento de los buques y embarcaciones de recreo en condiciones de seguridad para la navegación, en la medida que también se incorporará la información referida a la superación de revisiones y reconocimientos técnicos por parte de aquellos.

Cuando se reforman las tasas de la marina mercante se opera una simplificación de la documentación exigible a las embarcaciones de recreo, para las cuales se crea el certificado de registro y navegación. Este nuevo documento unifica los anteriores certificados de inscripción en el registro de buques y el de navegabilidad.

V

Por otro lado, se introducen algunas modificaciones que adaptan la navegación de cabotaje a la realidad actual del tráfico marítimo. Para ello, por razones de eficiencia y de mejor cobertura del mercado, se exceptúa de la obligación de bandera española en el

cabotaje continental (no insular) los servicios de transbordo de carga internacional, conocidos también como «feeder», así como a la navegación de buques de recreo con finalidad comercial.

VI

El capítulo V del título I del libro segundo se dedica ahora a regular la novedad que suponen en el mundo marino los llamados buques autónomos o sin tripulación. Esta nueva forma de navegación de los buques ha puesto en marcha grupos de estudio, principalmente, en el seno de la Organización Marítima Internacional (OMI), para abordar las reformas de los convenios que proceda para contemplar esta realidad.

El grado de automatización de los buques permite contemplar distintos supuestos que van desde el completo autogobierno del buque, que sería compatible con la presencia a bordo de una tripulación mínima por razones de seguridad, hasta su control remoto desde tierra (o incluso desde otro buque). El régimen de todos ellos se irá perfilando estos años, seguramente mediante normas internacionales.

La regulación que ahora se introduce se limita a prescribir la sujeción de la actividad de los buques autónomos a las normas generales de navegación, que no deben alterarse en estos casos. Sí se considera conveniente prever las especialidades necesarias que permitan a la Administración marítima y portuaria establecer las medidas precisas para garantizar su seguridad.

VII

En el capítulo VII del título I del libro segundo, la reforma pone al día las competencias no solo del Gobierno en relación con el establecimiento de obligaciones de servicio público, sino también de la Administración marítima para hacer frente a situaciones excepcionales. Se ha tenido en cuenta la experiencia adquirida a raíz de todas las circunstancias ocasionadas por la pandemia del COVID-19 y, así, dotar a la Administración marítima de herramientas que le permitan cumplir su función en tales situaciones. Además, junto a los riesgos tradicionales en los espacios marítimos (salvamento, contaminación) se añaden otros propios de nuestro tiempo, como son los que afectan a la llamada ciberseguridad o los riesgos cibernéticos marítimos. Esta atribución a la Administración marítima no altera ni afecta a la competencia para la adopción de las obligaciones de servicio público. Por el contrario, se limita a la adopción de decisiones, justificadas por esas circunstancias excepcionales, que pueden consistir, entre otras, en suspender determinados servicios de transporte marítimo, o en la reducción o el aumento del número de viajes específicos en atención a las circunstancias que concurren en cada caso.

Estas modificaciones de las obligaciones que la Administración marítima puede imponer en determinadas circunstancias incorporan nuevas garantías con el fin de evitar los problemas que hasta ahora padecían las empresas navieras españolas en tales situaciones. Así sucede con la introducción de la posibilidad de exigir la constitución de avales, seguros de caución o garantías equivalentes que sirvan para asegurar, por ejemplo, el cumplimiento de aquellas obligaciones que sean adoptadas por la Administración marítima en relación con la intercambiabilidad de billetes entre las distintas empresas navieras durante la operación de paso del Estrecho.

A este mismo capítulo VII se ha trasladado la regulación del régimen de la responsabilidad civil, que hasta ahora regulaba el artículo 254 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. Se actualiza esta regulación y se introduce, como novedad, la habilitación al Gobierno para que, reglamentariamente, pueda establecer la obligación de aseguramiento para determinadas actividades que se lleven a cabo en el medio marino y que puedan afectar a la seguridad marítima o a la protección del medio ambiente marino.

VIII

En la misma línea de modernización de las competencias de la Administración marítima se modifica el artículo 263 para eliminar toda duda sobre la inclusión entre esas atribuciones la del control del cumplimiento de las condiciones medioambientales de los buques y embarcaciones (incluyendo sus emisiones a la atmósfera) en espacios marítimos españoles. Lo mismo cabe decir de la inclusión de la referencia al buceo o la formación marítima.

Esta ley introduce un nuevo artículo 263 bis en el texto refundido para crear un nuevo órgano, adscrito a la Dirección General de la Marina Mercante, el Comité Asesor Marítimo. Mediante este nuevo órgano, que no conlleva incremento alguno del gasto público, se cubre el vacío existente en la regulación de la participación en la competencia en materia de marina mercante. No se produce, en consecuencia, ninguna duplicidad con otro órgano de la Administración, pues la actual Comisión Nacional de Salvamento Marítimo se elimina y sustituye por el nuevo órgano.

A través del Comité Asesor Marítimo se llevará a cabo la coordinación con los demás órganos de la Administración del Estado que tengan competencias sobre el medio marino, con las Comunidades Autónomas del litoral de España y con los sectores de la navegación marítima.

Asimismo, se refuerza la capacidad de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR) para cobrar las tarifas por los servicios que se prestan. Se pretende así poner fin al elevado número de impagos a los que hasta ahora se debía hacer frente.

Por su parte, la modificación del artículo 278 obedece a la necesidad de actualizar los requisitos de titulación académica que permiten el ingreso en el Cuerpo Especial Facultativo de Marina Civil.

En el artículo 281 se aclara que la limitación de la responsabilidad por la gestión del servicio de practica se aplica con independencia de que la responsabilidad se exija en un procedimiento judicial de naturaleza civil, social o penal, o bien en vía administrativa.

IX

La nueva redacción del título IV del libro segundo del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante actualiza el régimen de las tasas de la marina mercante. Por una parte, en el nuevo capítulo I se prevé el régimen de gestión de esas tasas, basado en la autoliquidación por parte de los sujetos pasivos que tendrán a su disposición el modelo oficial que encontrarán en la sede electrónica del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, que permitirá efectuar su ingreso en el Tesoro Público. Además, se establece una bonificación del 100 por ciento de las tasas cuando graven actuaciones o servicios que se presten a buques o embarcaciones inscritos en el Registro de buques y embarcaciones históricas y sus reproducciones singulares.

Por otra parte, en el capítulo II de este título se actualiza el régimen de las tasas que gravan las distintas actuaciones de la Administración marítima, relativas a las inspecciones de buques, la emisión de certificados nacionales e internacionales, las actuaciones registrales, la emisión de certificados de seguros, la tramitación de títulos profesionales marítimos y de recreo, la emisión o renovación de la libreta de navegación marítima o de la libreta de identidad del marino (DIM), los derechos de exámenes o la homologación de centros, y la asignación del código único del fabricante. Las nuevas tasas que se incorporan obedecen a los nuevos certificados previstos en los convenios internacionales de los últimos años y que deben emitirse por la Administración marítima. En los supuestos en que se ha considerado necesario se ha establecido una exención de la tasa a favor de las personas en situación de desempleo con ingresos anuales inferiores al doble del indicador público de renta de efectos múltiples (IPREM).

X

Las modificaciones del texto refundido afectan también al régimen sancionador, que siguen la línea marcada por la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas y la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público. De esta forma, por razones de seguridad jurídica, en el título IV del Libro Tercero del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante se reúne toda la normativa rectora de las especialidades del procedimiento sancionador en este ámbito. Se derogan, con ello, las normas contenidas en el Reglamento del procedimiento sancionador de las infracciones en el ámbito de la Marina Civil establecidas en la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el artículo 1.2 del Real Decreto 1772/1994, de 5 de agosto, por el que se adecuan determinados procedimientos administrativos en materia de transportes y carreteras a la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

Esta reforma del régimen sancionador de la marina mercante sirve también para cubrir algunas lagunas, como es la ausencia de una sanción que implique la baja de un buque en los Registros de Buques y Empresas Navieras cuando se cometan infracciones graves o muy graves contra la seguridad marítima, el tráfico marítimo y la prevención de la contaminación del medio marino. Asimismo, se aclaran algunas competencias sancionadoras en las que hasta ahora se suscitaban dudas y se actualizan las cuantías para los supuestos más graves.

Estas modificaciones del procedimiento sancionador en materia de marina mercante justifican que la disposición final primera de esta ley incluya en la disposición adicional primera de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, el reconocimiento de esta especialidad, con la consiguiente aplicación supletoria de las normas de esta Ley 39/2015, de 1 de octubre.

XI

La disposición adicional decimosexta se modifica para actualizar y reunir en el texto refundido los procedimientos de la marina mercante en los que el sentido del silencio administrativo debe ser desestimatorio, por las implicaciones que tiene sobre la seguridad de la navegación marítima y la protección del medio ambiente.

Por último, se introducen una nueva disposición adicional en el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante con la finalidad de actualizar las cuantías del seguro obligatorio de responsabilidad civil de suscripción obligatoria para embarcaciones de recreo o deportivas, cuyos importes son los que hasta ahora recogía el artículo 8 del Reglamento del seguro de responsabilidad civil de suscripción obligatoria para embarcaciones de recreo o deportivas aprobado por el Real Decreto 607/1999, de 16 de abril. Sin perjuicio de permitir futuras actualizaciones mediante normas reglamentarias, la ley eleva las sumas aseguradas a niveles más adecuado a la realidad del sector en estos momentos. Esta adición sirve también para reenumerar las últimas disposiciones adicionales, en concreto, las anteriores trigésima cuarta y trigésima quinta, cuyo contenido se ha incluido en el nuevo título de las tasas de la marina mercante.

XII

Por otra parte, en esta ley se introducen una serie de modificaciones puntuales en el libro primero del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, en el que se regula el sistema portuario de titularidad estatal. El objeto de estas reformas incluye la mejora de la tramitación de diferentes expedientes de las Autoridades Portuarias, como son los de proyectos de obras, revisión de acuerdos, contratos y cumplimiento de trámites medioambientales, establecimiento de servidumbres en el entorno de las instalaciones de iluminación de las costas y señalización marítima, entre otros.

Especial relevancia tiene la aclaración en esta ley del alcance y condición del servicio de suministro de combustible. Este servicio se encuadra dentro de la categoría de servicio comercial prevista en el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, si bien en su desempeño se ha de respetar el marco para la prestación de servicios y las normas comunes del Reglamento (UE) 2017/352 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de febrero de 2017, por el que se crea un marco para la prestación de servicios portuarios y se adoptan normas comunes sobre la transparencia financiera de los puertos, conforme al criterio que han trasladado las instituciones europeas.

En materia de tasas de puertos del Estado se aclaran determinadas cuestiones que afectan a las tasas de ocupación, de actividad o de ayudas a la navegación de las embarcaciones deportivas o de recreo.

Por lo demás, advertir de la modificación de los artículos 56.2, 77.2, 84.2, 96.b), 102 y 302 con la única finalidad de sustituir las referencias a la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, hoy derogada, por la correspondiente a la Ley 39/2015, de 1 de octubre. Al objeto de facilitar a los ciudadanos la identificación del alcance de esta modificación, las reformas se limitan a los párrafos de los preceptos citados donde se encontraba la referencia normativa desfasada.

XIII

La modificación de la Ley de Navegación Marítima sirve, en primer lugar, para corregir los errores de algunos preceptos, reagrupar conceptos que estaban definidos tanto en esta norma como en el texto refundido. En segundo lugar, se coordinan algunos preceptos con las modificaciones que se llevan a cabo en el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante y, de manera señalada, las referencias que ahora deben de hacerse a los registros marítimos españoles. En tercer lugar, se atienden aquellas cuestiones que plantean problemas en la práctica y cuya reforma ha sido propuesta por la doctrina científica especializada en esta materia. En cuarto lugar, sirve para completar el repertorio de los expedientes notariales de Derecho marítimo.

XIV

En el artículo 8 se modifica el apartado 3 para revisar la atribución de la competencia de que trata, que no tiene que ver ni con el cierre temporal de un puerto ni limitaciones al tráfico portuario, sino a buques que presenten graves deficiencias de navegabilidad, por lo que se trata de una competencia propia de la Administración marítima.

El artículo 18, en el que se regula el despacho de buques, añade el término «habilitación» para abrir las posibilidades del despacho no solo a la fórmula de la autorización, y que se realicen también mediante las declaraciones responsables, previstas en la ya citada Ley 39/2015, de 1 de octubre. Con ello se agilizaría la realización de este trámite en un elevado número de casos.

La modificación del artículo 22.3 guarda relación con la nueva regulación de los buques autónomos, de tal forma que se incluye en este precepto el supuesto de los sumergibles autónomos, equiparándolos en sus obligaciones de navegación a los submarinos.

El artículo 33 incorpora a su contenido la obligación de colaboración de los capitanes de buques nacionales que deberán proporcionar, tanto a la Administración marítima española como a la autoridad competente del Estado ribereño más próximo, la información sobre eventos de contaminación que puedan solicitarles, de cara a determinar si se ha producido una infracción. Esta nueva previsión está en línea con lo que dispone el artículo 220.4 de la Convención de Naciones Unidas sobre Derecho del Mar, firmada en Montego Bay el 10 de diciembre de 1982.

XV

Se da una nueva redacción a la definición de embarcación en el artículo 57, con el propósito de atender la petición de dar entrada en nuestra legislación a las motos náuticas, confirmando su inclusión dentro de esta figura.

La modificación del artículo 59 obedece a la reagrupación de definiciones contenida en la normativa reguladora de esta materia. De esta forma, al desaparecer la definición de las plataformas fijas en el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, procede incluir en la Ley de Navegación Marítima las excepciones de esa definición, en la que no se comprenden oleoductos, gasoductos, cables y emisarios submarinos ni otras tuberías o instalaciones.

La modificación de los artículos 65.2, 66.1, 71.1 y 3, 93.1, 95.1, 96.2 y 3, y 148.2 responde a la sustitución de las referencias al anterior Registro de Buques y Empresas Navieras por los registros marítimos españoles.

En el artículo 69.3 se lleva a cabo la sustitución de la referencia inapropiada al «Comandante de Marina» por la de la «Capitanía Marítima», a quien corresponde la competencia para otorgar la copia certificada de la matrícula o asiento que permita la inscripción del buque en construcción en el Registro de Bienes Muebles.

Los artículos 78, 79 y 80 se modifican para regular el nuevo Certificado de Registro que sustituye a los actuales Certificados de Matrícula y la Patente de Navegación. De esta forma, se homologa la documentación de los buques españoles a la exigida internacionalmente. La razón de este cambio reside en la necesidad de eliminar los problemas que a los navieros y armadores españoles generan la exhibición de los documentos actuales en los puertos extranjeros, en los que la Patente de Navegación resulta un documento extraño. En la modificación del artículo 85.1 se suprime la exigencia de la rúbrica y sello de cada una de las hojas de los libros del buque, lo cual no resulta operativo, por lo que se limita esa exigencia a la primera hoja.

En el artículo 88 de la Ley de Navegación Marítima se aclara que las normas sobre abanderamiento de buques son también de aplicación a las embarcaciones (lógicamente incluyendo las de recreo) y a las plataformas fijas.

La reforma del artículo 97 introduce los parámetros con arreglo a los cuales se lleva a cabo el control de la seguridad de los buques.

La adición de un nuevo apartado 3 en el artículo 124 responde a la necesidad de reforzar el crédito de los suministradores o reparadores de buques y de los consignatarios, ya que hoy carecen de un derecho de retención que confiera esa protección a su crédito, con la salvedad de aquellos casos en los que se transfiera al reparador la posesión del buque (como sucede con las grandes reparaciones en las que se hace entrega del buque al taller o astillero reparador). Se hace así uso de la habilitación del mismo precepto, que permite reconocer legalmente un nuevo privilegio marítimo.

XVI

Se añade un nuevo párrafo al artículo 196, que regula los efectos de la enajenación de un buque arrendado en los casos de venta forzosa del buque, supuestos en los que no se producirá la subrogación del adquirente en un contrato de arrendamiento ya existente.

Se da nueva redacción al apartado 2 del artículo 225 con la finalidad de dejar sentado que el régimen de responsabilidad del fletador por incumplimiento de su obligación de designar puerto y muelle seguro ha de ser aplicable tanto en el puerto de carga como en el de descarga.

La modificación del artículo 228 corrige otra errata de la Ley de Navegación Marítima. Este precepto remitía al tradicional depósito judicial, que, sin embargo, se derogaba y sustituía por un procedimiento de certificación pública para el depósito y venta de mercancías en el transporte marítimo. Este procedimiento es al que se debe hacer esa remisión.

El artículo 276 se modifica para aclarar la redacción de su apartado 3, que se refiere a las consecuencias de la venta del buque en los fletamentos por tiempo. Además, se añade un nuevo apartado que extiende las previsiones que se contienen en el mismo artículo 276 para la venta a otros negocios traslativos del derecho de propiedad del buque.

XVII

El artículo 312 se reforma para unificar el régimen del seguro obligatorio para todas las embarcaciones de recreo, con independencia de que sean, o no, objeto de un contrato de arrendamiento náutico. Este régimen ha de ser el de las disposiciones de la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro, incluida la acción directa en los términos previstos en su artículo 76.

La modificación del artículo 334 obedece a la necesidad de equiparar el régimen de responsabilidad de los operadores de las terminales de transporte con el de los porteadores. De esta forma, se evita que las diferencias de régimen jurídico determinen el ejercicio de acciones de responsabilidad en este ámbito.

Se revisa la redacción del artículo 339 para dejar claro que toda responsabilidad nacida de abordaje dilucidada ante los órganos judiciales españoles se regirá primordialmente por las normas del Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Abordaje, prescindiendo de consideraciones basadas en pabellones, nacionalidad de los interesados o la condición jurídica de los espacios marítimos donde se verifica el abordaje. De esta manera, se refuerza uno de los principios rectores de la Ley de Navegación Marítima, como es la unificación del régimen jurídico aplicable a la responsabilidad nacida de abordaje, que puso fin a con la tradicional problemática planteada por la duplicidad de regímenes, nacional e internacional.

La modificación del apartado 1 del artículo 342 corrige el error en el que incurría ese precepto, puesto que las responsabilidades por los daños ocasionados a la carga se reparten de manera mancomunada, tal y como prevé el Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Abordaje. Con la reforma la responsabilidad solidaria se reserva para la indemnización de los daños personales sufridos por terceros.

Con la reforma del artículo 353 se elimina la remisión a un procedimiento judicial que la propia Ley de Navegación Marítima sustituyó por el expediente de certificación pública relativo a la liquidación de avería gruesa. Se corrige, con ello, un error de la ley.

XVIII

La modificación de los artículos 393, 394 y 489 responde al propósito de explicitar el reconocimiento de la validez del régimen de la limitación de responsabilidad en los procedimientos arbitrales. Una previsión relevante que, en la práctica, puede favorecer la elección de tribunales arbitrales españoles para dirimir tales controversias.

La modificación de las letras a) y c) del artículo 396.1 responde al propósito de ajustar en mayor medida este precepto a las previsiones del Convenio Internacional sobre Limitación de Responsabilidad por Reclamaciones de Derecho Marítimo, el cual no excluye de su ámbito los buques que no sean objeto de explotación. Para ello desaparece la referencia a la «explotación» del buque y se sustituye por la «utilización y navegación» del buque.

Por otra parte, el artículo 399.2 de la Ley de Navegación Marítima también requiere una modificación para adaptar las cuantías de los límites de responsabilidad aplicables a los buques y embarcaciones cuyas toneladas de arqueo bruto sean inferiores a 300, después de la aprobación de las enmiendas a los límites de responsabilidad que figuran en el Protocolo de 1996 que enmienda el Convenio sobre limitación de la responsabilidad nacida de reclamaciones de derecho marítimo, 1976, adoptadas el 19 de abril de 2012 mediante la Resolución LEG.5(99).

En el artículo 472.2 de la Ley de Navegación Marítima se reduce el importe mínimo de la garantía para responder de los daños, perjuicios y costas, que tenga origen en el crédito

marítimo alegado para decretar el embargo preventivo de un buque por el tribunal competente. La garantía mínima pasa del 15 por ciento del importe del crédito marítimo alegado al cinco por ciento. La cuantía prevista hasta ahora para la garantía ha resultado disuasoria para la aplicación de la medida cautelar de embargo preventivo de buques, lo que suponía dificultar el cobro de deudas dentro del sector marítimo.

XIX

Por último, en el título X, sobre certificación pública de determinados expedientes de derecho marítimo, se operan dos modificaciones. Por un lado, se amplía la competencia notarial en los expedientes sobre extravío, sustracción o destrucción del conocimiento de embarque. Por otro lado, se añade un nuevo capítulo, el VII, referido a los expedientes en materia de abandono de embarcaciones de recreo. La situación económica actual está produciendo un volumen elevado de impagos y, como consecuencia, un incremento del abandono de embarcaciones. Esto supone un grave problema económico y medioambiental para los puertos deportivos y demás instalaciones náutico-deportivas, que difícilmente pueden encontrar soluciones rápidas y eficaces con la legislación actualmente vigente. La introducción de este nuevo capítulo lleva también a modificar el preámbulo y el propio índice de la Ley de Navegación Marítima, evitando con ello que queden descoordinados de su articulado.

La introducción de este nuevo capítulo ha permitido modificar el artículo 304 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, para posibilitar que la enajenación de un buque por falta de abono de los gastos de remoción por parte del propietario tenga lugar mediante el procedimiento de subasta notarial.

XX

En definitiva, con esta reforma se efectúa una actualización coherente de las dos leyes principales del Derecho Marítimo español.

Esta ley 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.

A este respecto, la necesidad de las reformas que se introducen en esta ley responde a los cambios que ha experimentado el sector y que, hasta ahora, no han tenido su necesario reflejo legal. La eficacia y la proporcionalidad presiden todas las soluciones adoptadas, tanto cuando se refieren al ámbito de actuación de la Administración marítima española como en relación con las novedades que se introducen en las relaciones entre los protagonistas del tráfico marítimo. Los principios que inspiran esta reforma también permiten afirmar que la seguridad jurídica sale reforzada en este conjunto normativo en la medida que se da respuesta a diversos problemas planteados en la práctica o a dudas derivadas de los textos hasta ahora vigentes, al mismo tiempo que se dota a la legislación marítima española de mayor uniformidad con los convenios internacionales que se ocupan de las materias de Derecho marítimo.

En cumplimiento del principio de transparencia, se motiva cada una de las modificaciones que se introducen, al mismo tiempo que figuras como el Fichero Informativo de Embarcaciones de Recreo darán más publicidad a información relevante para el buen funcionamiento de estas actividades. Asimismo, las soluciones legislativas de esta ley no pierden de vista la perspectiva económica y de buena gestión, como exige el principio de eficiencia.

Aparte de lo dicho aquí, la justificación que se da a cada uno de los aspectos objeto de modificación refleja su fundamento, en último término, en estos principios de buena regulación. Asimismo, a lo largo del procedimiento de elaboración de esta ley se ha dado participación a los destinatarios de la norma, así como a los distintos departamentos

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 34-1

13 de septiembre de 2024

Pág. 11

ministeriales y otros órganos que pudieran verse afectados por esta reforma, incluidas las comunidades autónomas con litoral.

Se destaca también que esta reforma legal se ha redactado y estructurado siguiendo principios de comunicación jurídica clara, con la finalidad de facilitar su comprensión al conjunto de los ciudadanos.

Artículo uno. *Modificaciones 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 como sigue:

Uno. La letra f) del artículo 6.1 queda redactada como sigue:

«f) La prevención de la contaminación producida desde buques, plataformas fijas y otras instalaciones que se encuentren en los espacios marítimos en los que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción y la protección del medio ambiente marino.»

Dos. Se da nueva redacción al artículo 8:

«Artículo 8. *Espacios marítimos españoles.*

1. Los espacios marítimos en los que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción son las aguas interiores marítimas, el mar territorial, la zona contigua y la zona económica exclusiva.

2. Las aguas interiores marítimas españolas son 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.

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

4. La zona contigua comprende 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.

5. La zona económica exclusiva 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.»

Tres. Se da nueva redacción al artículo 9:

«Artículo 9. *Tipos de navegación.*

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

a) La navegación interior transcurre íntegramente dentro del ámbito de un determinado puerto o de otras aguas interiores marítimas españolas.

b) La navegación de cabotaje es la que, no siendo navegación interior, se efectúa entre puertos o puntos situados en los espacios marítimos españoles.

c) La navegación exterior se efectúa entre puertos o puntos situados fuera de dichos espacios marítimos españoles y puertos o puntos situados fuera de dichos espacios.

d) La navegación extranacional se efectúa entre puertos o puntos situados fuera de los espacios marítimos españoles.

2. En función de sus condiciones de prestación, la navegación puede clasificarse en regular y no regular.

a) La navegación de línea regular está sujeta a itinerarios, frecuencias de escalas, tarifas y condiciones de transporte previamente establecidas.

b) La navegación no regular es aquella no se desarrolla en las circunstancias indicadas en el párrafo anterior.

3. La navegación de recreo es aquella cuyo objeto exclusivo es 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 náutico, contrato de cesión o por cualquier otro título.»

Cuatro. Se da nueva redacción al artículo 10:

«Artículo 10. *Flota civil y plataformas fijas.*

1. La flota civil española se compone de los buques y embarcaciones mercantes, pesqueros, de recreo o deportivos y demás, incluidos los artefactos navales, abanderados en España.

2. Se entiende por buque civil cualquier buque o embarcación apto para la navegación y no afecto al servicio de la defensa nacional, así como los artefactos navales.

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

4. Se entiende por buque o embarcación de recreo o deportivo el buque civil que se utiliza para esta clase de navegación, con independencia de su propósito comercial o particular.

5. La presente ley se aplicará a los buques, embarcaciones y artefactos navales que integran la flota civil española, cualquiera que sea el lugar en que se encuentren, así como a las plataformas fijas situadas en los espacios marítimos españoles.

Las disposiciones de esta ley serán de aplicación, con arreglo a los dispuestos en los tratados internacionales vigentes en España, a los buques, embarcaciones y artefactos navales extranjeros que se encuentren en los espacios marítimos españoles.

6. Mediante real decreto se establecerán las especialidades en la aplicación de la presente ley respecto de los buques y embarcaciones afectos al servicio de la seguridad pública, de la vigilancia y represión del contrabando, y del salvamento marítimo.»

Cinco. Se da nueva redacción a la letra e) del apartado 1 del artículo 18:

«e) Emitir informe vinculante sobre los proyectos que presenten características singulares desde el punto de vista técnico o económico, con carácter previo a su aprobación por las Autoridades Portuarias. En todo caso, procederá la emisión de informe vinculante sobre los proyectos de obras cuyo presupuesto exceda de 3.000.000 de euros.»

Seis. Se añade un nuevo apartado 7 al artículo 30:

«7. Los miembros del Consejo de Administración recibirán la convocatoria conteniendo el orden del día de las reuniones y tendrán a su disposición la información correspondiente a los asuntos que figuren en el mencionado orden del día, con una antelación mínima de cuatro días hábiles.»

Siete. Se da una nueva redacción al apartado 1 del artículo 35 y en el apartado 2 se modifica la frase introductoria y se introduce una nueva letra g), en los términos siguientes:

«1. Los acuerdos que adopten los órganos de gobierno de las Autoridades Portuarias o sus omisiones que sean contrarios a lo prevenido en el Plan de Empresa, aprobado con arreglo a lo previsto en el artículo 52 o que incurran en cualquier otra infracción de lo previsto en esta ley, podrán ser recurridos ante la persona titular del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, en el plazo de un mes, computado desde que se tenga conocimiento de su contenido. Este recurso se regirá por lo establecido para el recurso de alzada en el capítulo II del título V de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas. Están legitimados para interponer el citado recurso, la Comunidad Autónoma en que se ubique la Autoridad Portuaria y Puertos del Estado, oídas, en su caso, las organizaciones empresariales o sindicales interesadas, que sean relevantes en el ámbito portuario estatal. En los recursos presentados por Puertos del Estado, será preceptivo el informe previo de la Comunidad Autónoma en la que se ubique la Autoridad Portuaria. Asimismo, se recabará informe de Puertos del Estado cuando el recurso sea interpuesto por una Comunidad Autónoma.»

«2. El recurso a que se refiere el apartado anterior se entiende sin perjuicio de las facultades de revisión de oficio reguladas en el capítulo I del título V de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, y en los artículos 217 y 218 de la Ley 58/2003, de 17 de diciembre, General Tributaria, que se ejercerán con arreglo a las siguientes reglas:»

«g) En los procedimientos de revisión de actos nulos de pleno derecho y de declaración de lesividad de actos anulables, el plazo máximo para resolver y notificar la resolución será de un año.»

Ocho. Se da nueva redacción al último párrafo del apartado 2 del artículo 56:

«La aprobación definitiva de los planes especiales a que hace referencia este apartado deberá ser notificada a la Autoridad Portuaria con los requisitos establecidos en la Ley 39/2015, de 1 de octubre.»

Nueve. La letra g) del apartado 4 del artículo 69 queda redactada en los siguientes términos, la actual letra g) pasa a ser la letra h) y se modifica el apartado 6:

«g) La Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios no ostenta la naturaleza de plan ni de programa y no está sometida a evaluación ambiental estratégica.»

«6. Aprobada la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, el texto íntegro del acuerdo adoptado se publicará en el «Boletín Oficial del Estado» y se comunicará a la Dirección General del Catastro.»

Diez. Se da nueva redacción al segundo párrafo del apartado 2 del artículo 77:

«Si la solicitud no reuniera los requisitos exigidos y éstos fueran susceptibles de subsanación, se procederá para ello en la forma prevista en la Ley 39/2015, de 1 de octubre.»

Once. Se modifica el apartado 3 del artículo 81:

«3. Para el otorgamiento de una concesión será preciso que la Autoridad Portuaria tenga a disposición los terrenos y espacios de agua objeto de la misma, salvo en aquellos supuestos en los que, próxima la fecha de extinción de una concesión, se tramite el otorgamiento de una nueva sobre los mismos terrenos y espacios de agua, y en aquellos otros en los que, con carácter previo a la puesta a disposición, sea precisa la ejecución de obras por la Autoridad Portuaria.

En estos supuestos, el término inicial de la concesión coincidirá con la fecha de extinción del anterior título demanial o con la fecha de finalización de las obras por la Autoridad Portuaria, sin que puedan transcurrir más de dos años desde el acuerdo de otorgamiento de la concesión hasta la efectiva puesta a disposición de los terrenos. Se exceptúa el supuesto de ejecución de obras por la Autoridad Portuaria, en cuyo caso el plazo de puesta a disposición de los terrenos no podrá ser superior a cuatro años.»

Doce. Se modifican los apartados 3 y 8 del artículo 92:

«3. Para que la Autoridad Portuaria autorice la transmisión de una concesión se deberán cumplir, al menos, las siguientes condiciones:

a) Que el concesionario se encuentre al corriente en el cumplimiento de todas las obligaciones derivadas de la concesión.

b) Que el nuevo titular reúna los requisitos exigidos para el ejercicio de la actividad o prestación del servicio objeto de la concesión.

c) Que, desde su fecha de otorgamiento, haya transcurrido, al menos, un plazo de dos años. Excepcionalmente, la Autoridad Portuaria podrá autorizar su transmisión antes de que transcurra dicho plazo, siempre que se hayan ejecutado al menos un 50 por ciento de las obras que, en su caso, hayan sido aprobadas.

d) Que no se originen situaciones de dominio del mercado susceptibles de afectar a la libre competencia dentro del puerto, en la prestación de los servicios portuarios o en las actividades y servicios comerciales directamente relacionados con la actividad portuaria, de acuerdo con lo establecido en el apartado 4.

En los supuestos de remate judicial o administrativo, así como en los procedimientos regulados en la ley concursal, el adquirente quedará subrogado en la posición del concesionario, previa autorización de la Autoridad Portuaria.

Todo el que desee participar en el procedimiento de enajenación en estos supuestos deberá solicitar la oportuna autorización a la Autoridad Portuaria, cuya resolución deberá notificarse al interesado en el plazo máximo de 15 días, y sin la cual no se le admitirá en el procedimiento. La autorización se otorgará siempre que el peticionario cumpla los requisitos exigidos al concesionario y la condición señalada en la letra d) anterior.»

«8. Si los herederos de un concesionario no cumplieren los requisitos establecidos en este artículo, los nuevos titulares de la concesión deberán transferirla, en el plazo de 12 meses, a un nuevo concesionario que, a estos efectos, no presente limitación alguna.»

Trece. La letra b) artículo 96 queda redactada como sigue:

«b) Revisión de oficio, en los supuestos establecidos en la Ley 39/2015, de 1 de octubre.»

Catorce. Se modifica el segundo párrafo del artículo 102:

«La ejecución forzosa de las resoluciones de las Autoridades Portuarias se registrará por lo establecido en la Ley 39/2015, de 1 de octubre.»

Quince. Se añade un nuevo párrafo al final del apartado 7 del artículo 137:

«El plazo máximo para resolver el procedimiento al que se refiere este apartado será de un año.»

Dieciséis. Se añade un apartado 3 al artículo 138:

«3. El servicio de suministro de combustible consiste en el aprovisionamiento de combustible sólido, líquido o gaseoso o de cualquier otra fuente de energía utilizada para la propulsión del buque y para el abastecimiento general y específico de energía a bordo de dicho buque mientras esté atracado o fondeado.

Este servicio se somete al régimen jurídico previsto en esta ley para los servicios comerciales, respetando en todo caso el marco para la prestación de servicios y las normas comunes del Reglamento (UE) 2017/352 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de febrero de 2017, por el que se crea un marco para la prestación de servicios portuarios y se adoptan normas comunes sobre la transparencia financiera de los puertos.»

Diecisiete. Se da nueva redacción al artículo 162:

«Artículo 162. *Régimen jurídico.*

1. 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, y las normas reglamentarias dictadas en desarrollo de las mismas.

2. El plazo máximo en que debe notificarse la resolución en los procedimientos de aplicación de las tasas reguladas en esta ley será de seis meses. Los procedimientos iniciados a instancia de parte podrán entenderse desestimados cuando haya vencido dicho plazo sin que se haya notificado resolución expresa.»

Dieciocho. Se da nueva redacción a las letras a) y c) del artículo 175:

«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 tráficós 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.

Los terrenos afectados a las ayudas a la navegación también se valorarán con los criterios descritos en los párrafos anteriores en lo que resulten aplicables.»

«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, al que se sumará el valor de su depreciación anual. Estos dos valores, que serán aprobados por la Autoridad Portuaria, permanecerán constantes durante el período concesional y serán aplicables aun cuando haya finalizado la vida útil del bien.

El cálculo del valor de las obras e instalaciones 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 3.000.000 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 y su estado de conservación. 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.

La depreciación anual de las obras e instalaciones 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.»

Diecinueve. Se da nueva redacción al artículo 189:

«Artículo 189. *Fijación de la base imponible y el tipo de gravamen.*

La base imponible y el tipo de gravamen asociado a la misma se fijarán, en el momento de otorgamiento de la autorización o licencia, de acuerdo con los criterios y límites establecidos en los artículos anteriores, debiendo figurar en la autorización de actividad, en la licencia o, en su caso, en el título habilitante de la concesión o autorización de ocupación privativa de dominio público portuario.

La base imponible y el tipo de gravamen no serán revisables, salvo que, como consecuencia de la modificación del título concesional por alguna de las causas previstas en el artículo 88.2, la Autoridad Portuaria considere necesario revisar dichos elementos, y sin perjuicio de su actualización conforme a lo establecido en el artículo siguiente.»

Veinte. Se modifican las letras d) y e) del apartado 1 del artículo 240:

«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:

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 los espacios marítimos españoles.

e) A las embarcaciones de recreo o deportivas de eslora inferior a nueve metros si su propulsión es el motor, 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 los espacios marítimos españoles.»

Veintiuno. Se da nueva redacción al capítulo I del título I del libro segundo:

«CAPÍTULO I

Registros marítimos españoles

Artículo 251. *Registros marítimos españoles, su clasificación, matriculación y baja.*

1. Los registros marítimos españoles son:

- a) El Registro de Buques.
- b) El Registro de Empresas Navieras.
- c) El Registro Especial de Buques.
- d) El Registro Especial de Empresas Navieras.
- e) El Registro Especial de Buques y Embarcaciones de Recreo.
- f) El Registro de buques y embarcaciones históricos y sus reproducciones singulares.

2. Los registros marítimos españoles son registros públicos de carácter administrativo y la información que contienen será pública, salvo los datos de carácter personal.

3. Mediante real decreto se desarrollará la estructura de los registros marítimos españoles, la forma de inscripción y los supuestos de baja, su funcionamiento y su función coordinadora de la información obtenida del conjunto de competencias de la Administración marítima. Reglamentariamente se podrá prever la existencia de registros complementarios de los registros marítimos españoles.

4. La inscripción en los registros marítimos españoles no exime del cumplimiento de los deberes de inscripción en otros registros públicos que puedan existir.

La inscripción de un buque o embarcación en alguno de los registros marítimos españoles supondrá la baja simultánea en cualquiera de los otros registros marítimos previstos en esta ley.

5. Las personas físicas o jurídicas residentes o domiciliadas en España o en otros Estados pertenecientes al Espacio Económico Europeo, siempre y cuando acrediten tener una representación permanente en España, estarán facultadas para obtener el registro y el abanderamiento en España de buques civiles, mediante su inscripción en alguno de los registros marítimos españoles, de acuerdo con los requisitos señalados en este capítulo y en el real decreto que lo desarrolle.

Si los buques estuvieran dedicados a la navegación de recreo o deportiva sin finalidad comercial no será necesario el requisito de residencia, siendo suficiente la designación de un representante en España.

6. Las solicitudes de baja en los registros marítimos españoles serán presentadas por el titular registral del buque, entendiéndose concedida la baja si no

se resolviera expresamente en el plazo de un mes siempre que se hubieran cancelado todas las hipotecas, demás cargas y gravámenes; si estas subsistieran el silencio será desestimatorio. Por razones de urgencia debidamente justificadas, se podrán resolver las solicitudes de baja en el plazo de 15 días.

7. Los buques de pabellón español que estén sujetos a inspección por el Estado rector del puerto podrán causar baja en los registros marítimos españoles, previa instrucción de procedimiento a tal fin, cuando cuenten con tres detenciones en firme en los últimos 36 meses o que tengan 18 o más años y que cuenten con dos detenciones en firme, asimismo, en los últimos 36 meses.

Los mismos requisitos se aplicarán para denegar el abanderamiento en España de buques procedentes de los registros de otros países.

8. Los buques civiles españoles podrán ser abanderados temporalmente en el extranjero y los extranjeros en España, cumpliendo los requisitos previstos en los artículos 94 a 96 de la Ley 14/2014, de 24 de julio.

9. En circunstancias excepcionales en que no queden asegurados los servicios de transporte marítimo esenciales del territorio nacional o el abastecimiento de suministros y mercancías, el Gobierno podrá acordar las condiciones o restricciones temporalmente aplicables al cambio de pabellón de los buques mercantes.

Estas medidas tendrán vigencia durante el tiempo que persistan las mencionadas circunstancias.

Artículo 252. *Registro de Buques y Registro de Empresas Navieras.*

1. El objeto del Registro de Buques es la inscripción de los buques y embarcaciones abanderados en España, así como los artefactos navales y las plataformas fijas.

En la inscripción de los buques, embarcaciones, artefactos navales y plataformas fijas se hará constar, a efectos de su identificación:

- a) Clasificación y tipología.
- b) Sus circunstancias esenciales y sus modificaciones relevantes desde el punto de vista técnico y de la seguridad marítima.
- c) Los certificados emitidos.
- d) La identidad del propietario y del explotador, con los datos de contacto necesarios, así como las modificaciones en su propiedad.

Los cambios de propiedad de buques, embarcaciones y artefactos navales se realizarán en coordinación con la sección de buques de Registro de Bienes Muebles, cuando proceda.

Mediante herramientas de gestión informática que permitan la comunicación automática de datos con el Registro de Bienes Muebles, se anotarán en el Registro de Buques los actos y contratos por los que se adquiera o transmita la propiedad de buques y embarcaciones, la constitución de hipotecas o imposición de derechos reales y cualquier otro extremo que se determine legal o reglamentariamente.

- e) La información que se determine reglamentariamente.

2. En relación con cada buque o embarcación inscrita en el Registro de Buques será pública la información relativa a su titularidad, clasificación y tipología.

3. El Registro de Empresas Navieras tiene por objeto la inscripción de las empresas navieras.

Para la inscripción de las empresas navieras, será necesaria:

- a) La aportación del certificado de su inscripción en el Registro Mercantil que refleje que su objeto social incluye la explotación económica de buques mercantes bajo cualquier modalidad admitida por los usos internacionales.

b) Una relación de los buques de su titularidad o cuya explotación lleve a cabo, así como del registro de bandera en el que están inscritos, y que se actualizará periódicamente.

c) La identificación del medio electrónico donde se llevarán a cabo las notificaciones, incluida una dirección de correo electrónico u otro dispositivo equivalente, así como una dirección postal y su sede social.

Artículo 253. *Registro Especial de Buques y Registro Especial de Empresas Navieras.*

1. En el Registro Especial de Buques y en el Registro Especial de Empresas Navieras se podrán inscribir, respectivamente, los buques y las empresas navieras siempre que reúnan los requisitos previstos en este artículo.

2. La gestión y administración del Registro Especial de Buques y del Registro Especial de Empresas Navieras se realizará a través de dos oficinas de gestión, adscritas a la Dirección General de la Marina Mercante, con sede en Las Palmas de Gran Canaria y en Santa Cruz de Tenerife. Estas oficinas se incardinarán en las Capitanías Marítimas de estas provincias y actuarán con un mismo sistema de gestión, coordinación e información simultánea.

3. En relación con el Registro Especial de Buques, corresponde a la persona titular de la Dirección General de la Marina Mercante:

a) Acordar la inscripción y la baja de los buques.

b) Determinar las inspecciones y aquellos otros trámites administrativos que habilitan la normal operatividad de los buques.

c) Con carácter previo a la inscripción y a instancia de la empresa naviera, determinar la dotación mínima del buque, en función de su clase o tipo, de su grado de automatización y del tráfico a que esté destinado, ajustándose al mínimo compatible con la seguridad del buque y de la navegación, su operativa y a los compromisos internacionales asumidos por España.

d) Expedir el certificado de registro que habilitará a los buques inscritos en el Registro Especial para navegar bajo pabellón español y legitimará a los capitanes para el ejercicio de sus funciones a bordo de dichos buques.

4. Las empresas navieras podrán solicitar la inscripción en el Registro Especial de Buques de aquellos que cumplan los siguientes requisitos:

a) Que se trate de un buque apto para la navegación con un propósito mercantil, incluido cuando esté en construcción. Se considerarán también inscribibles los buques civiles de titularidad o posesión pública que desempeñen funciones que pudieran tener propósito mercantil o comercial si pertenecieran al sector privado.

b) Que tengan un arqueo bruto igual o superior a 100 GT.

c) Que sean propietarias o arrendatarias financieras de los buques cuya inscripción solicitan; o que tengan su posesión por contrato de arrendamiento a casco desnudo u otro título que lleve aparejado el control de la gestión náutica y comercial del buque.

d) Cuando se trate de buques procedentes de otros registros deberán justificar el cumplimiento de las normas de seguridad establecidas por la legislación española y por los convenios internacionales suscritos por España. A tal fin podrán ser objeto de una inspección con carácter previo a su inscripción en el Registro Especial.

e) Que los buques a matricular cumplan la normativa de la Unión Europea en materia de ayudas de Estado al transporte marítimo.

f) Con carácter previo a la matriculación, el titular del buque deberá aportar el justificante que acredite el pago de la deuda aduanera y de los demás tributos

estatales exigibles por la autorización del régimen aduanero solicitado para los buques que arriben con pasavante.

g) Las empresas navieras titulares de buques de pabellón extranjero que soliciten el abanderamiento temporal en España presentarán la 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.

5. Los buques y embarcaciones dedicados a la pesca no podrán inscribirse en el Registro Especial de Buques.

6. Las embarcaciones de más de 15 metros de eslora y que desarrollen una actividad con fines comerciales o lucrativos, incluida la náutica de recreo, podrán inscribirse en el Registro Especial, sin que les sea exigible el requisito de arqueo bruto previsto en el apartado anterior.

7. Se exigirá que el capitán, el primer oficial y el 50 por ciento de la dotación mínima de seguridad de los buques inscritos en el Registro Especial tengan, en todo caso, la nacionalidad española o de un Estado miembro de la Unión Europea o del Espacio Económico Europeo.

Cuando no haya disponibilidad de tripulantes de nacionalidad española o de algún otro Estado miembro de la Unión Europea o del Espacio Económico Europeo, medien razones de viabilidad económica del servicio de transporte, o por cualquier otra causa que pudiera tener una incidencia fundamental en la existencia del servicio, la persona titular de la Dirección General de la Marina Mercante podrá autorizar a las empresas solicitantes la contratación de tripulantes de otras nacionalidades en proporción superior a la expresada anteriormente. En todo caso, deberá garantizarse la seguridad del buque y de la navegación, así como el cumplimiento de la normativa española vigente en materia de extranjería e inmigración.

8. En materia de jornada laboral y descansos, las relaciones laborales en los buques inscritos en el Registro Especial de Buques se regirán por lo dispuesto en el Convenio sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar (STCW), el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, de la Organización Internacional del Trabajo y la legislación laboral española.

El resto de las condiciones laborales y de Seguridad Social de los trabajadores no nacionales, empleados a bordo de los buques matriculados en el Registro Especial de Buques, se regularán por la legislación que libremente elijan las partes, de conformidad con las normas de la Unión Europea y siempre que se respete la normativa emanada de la Organización Internacional del Trabajo, así como los convenios internacionales suscritos por España. En defecto de acuerdo expreso, se aplicará a los trabajadores no nacionales lo dispuesto en la normativa laboral y de Seguridad Social española.

9. Las empresas navieras podrán solicitar su inscripción en el Registro Especial de Empresas Navieras cuando cumplan los siguientes requisitos:

a) Que tengan en España su centro efectivo de control o que, teniéndolo en el extranjero, cuenten con una sucursal o representación en Canarias e inscrita en el Registro Mercantil.

Para la inscripción de las empresas navieras españolas será necesaria únicamente la aportación del certificado de su inscripción en el Registro Mercantil que refleje que su objeto social incluye la explotación económica de buques mercantes bajo cualquier modalidad que asegure la disponibilidad sobre la totalidad del buque.

Para la inscripción de las empresas navieras extranjeras se aportará certificado de inscripción en el registro correspondiente de su país, en la que se acredite su objeto social, así como la certificación correspondiente a la sucursal o representante en las Islas Canarias.

b) Si se trata de Administraciones u organismos públicos deberán acreditar la titularidad o posesión de al menos un buque inscrito en el Registro Especial de Buques, y su competencia para la navegación de esos buques.

Artículo 254. *Registro Especial de Buques y Embarcaciones de Recreo.*

1. En el Registro Especial de Buques y Embarcaciones de Recreo se podrán inscribir los buques y embarcaciones de recreo que sean objeto de explotación comercial o lucrativa.

2. La gestión y administración del Registro Especial de Buques y Embarcaciones de Recreo se realizará a través de dos oficinas de gestión, adscritas a la Dirección General de la Marina Mercante, con sede en Ceuta y Melilla. Estas oficinas se incardinarán en las Capitanías Marítimas respectivas y actuarán con un mismo sistema de gestión, coordinación e información simultánea.

3. Corresponde a la persona titular de la Dirección General de la Marina Mercante:

- a) Acordar la inscripción y la baja en este registro.
- b) Determinar las inspecciones y aquellos otros trámites administrativos que habilitan la normal operatividad de los buques y embarcaciones.
- c) Expedir el certificado de registro que habilitará a los buques y embarcaciones inscritos en el Registro Especial para navegar bajo pabellón español.

4. Se podrán inscribir en este registro los buques y embarcaciones de recreo objeto de explotación comercial siempre que cumplan las normas de seguridad establecidas por la normativa española y los convenios internacionales suscritos por España, cuando estos últimos les sean de aplicación.

5. Los buques y embarcaciones inscritos en el registro especial tendrán las ventajas fiscales previstas por la normativa tributaria para Ceuta y Melilla.»

Veintidós. Se da nueva redacción al capítulo II del título I del libro segundo:

«CAPÍTULO II

Navegación de recreo

Artículo 255. *Navegación de recreo o deportiva.*

1. Los titulares de buques y embarcaciones dedicados a la navegación de recreo o deportiva deberán cumplir las normas de seguridad, prevención de la contaminación y aseguramiento de su responsabilidad civil que se establezcan en la ley o reglamentariamente siempre que:

- a) Estén abanderadas o matriculadas en España.
- b) Desarrollen una actividad con fines comerciales o lucrativos en espacios marítimos españoles, cualquiera que sea su Estado de pabellón.
- c) Naveguen por las aguas interiores marítimas españolas o el mar territorial español, cualquiera que sea su Estado de pabellón cuando sus propietarios o quienes tengan su uso o disfrute tengan su residencia o domicilio social en España.

2. Las embarcaciones de recreo o deportivas tendrán un régimen simplificado de inscripción en los registros marítimos españoles.

3. Los armadores o propietarios de buques y embarcaciones de recreo o deportivas deberán tener cubierta la responsabilidad civil por los daños personales y materiales que puedan causar con ocasión de la navegación a terceros, a la Administración marítima, a puertos o a instalaciones marítimas, incluida la remoción, mediante la suscripción de un seguro u otra garantía financiera.

Cuando el buque o embarcación se destine a su explotación comercial mediante arrendamiento náutico o contrato de pasaje, o durante los periodos en que ello tenga lugar, se deberán cubrir los riesgos de muerte y accidente que puedan causar a todas las personas a bordo durante el desarrollo de esa actividad, mediante la suscripción de un seguro de accidentes u otra garantía financiera.

4. Las entidades aseguradoras que asuman la cobertura derivada de los seguros obligatorios de responsabilidad civil derivada de la navegación de buques o embarcaciones de recreo o deportivas comunicarán, a través de medios electrónicos que se habiliten para ello, a la Dirección General de la Marina Mercante los datos relativos a buques y embarcaciones aseguradas por ellas, el tomador del seguro o asegurado y las coberturas de la póliza suscrita, así como la extinción de estos contratos de seguro. Esta información no comprenderá la relativa a las motos náuticas dedicadas a la navegación de recreo o deportiva.

Se autoriza el tratamiento automatizado de los datos a que se refiere el párrafo anterior, mediante el denominado «Fichero Informativo de Buques y Embarcaciones de Recreo», del que será responsable el encargado del Registro de Buques.

En el «Fichero Informativo de Buques y Embarcaciones de Recreo» también constará la información correspondiente a la superación de revisiones y reconocimientos técnicos del buque o embarcación.

Tendrán acceso al «Fichero Informativo de Buques y Embarcaciones de Recreo» la Administración marítima y el Servicio Marítimo de la Guardia Civil al objeto de que tengan conocimiento del buque o embarcación asegurada y su titular, su póliza y la entidad aseguradora que la haya suscrito, así como de la información técnica de los certificados.

También tendrán acceso al fichero las Autoridades Portuarias, los responsables de puertos deportivos, instalaciones náuticas y varaderos en relación con aquellos buques y embarcaciones que tengan en aquellos su puerto de atraque. Se exigirá en estos casos justificar la vinculación del buque o embarcación con el puerto o instalación de que se trate y el acceso incluirá la información sobre la póliza de seguro del buque o embarcación, así como la vigencia de sus reconocimientos y certificados.

Asimismo, se dará acceso al fichero a las entidades aseguradoras y a los terceros perjudicados con el fin de conocer la póliza de seguro contratada por el responsable de un siniestro.

5. El Gobierno desarrollará las especialidades de la navegación de recreo o deportiva en un reglamento general. Este reglamento incluirá la concreción de las actividades cuya responsabilidad debe ser objeto de aseguramiento, el tomador obligado a la contratación, el asegurado o beneficiario de las mismas, la forma de constitución, su importe mínimo o método de cuantificación y su duración, así como los compromisos derivados de la remoción de un buque o embarcación de recreo.»

Veintitrés. Se modifica la redacción del párrafo segundo del apartado 1 del artículo 256:

«Excepcionalmente, cuando no existan buques mercantes españoles adecuados y disponibles para prestar una determinada actividad, la Dirección General de la Marina Mercante podrá autorizar la contratación y empleo de buques mercantes extranjeros para efectuar navegaciones interiores durante el tiempo que perdure aquella circunstancia.»

Veinticuatro. Se modifica la redacción del apartado 1 del artículo 257:

«1. La navegación de cabotaje con finalidad mercantil queda reservada a buques mercantes españoles, salvo lo previsto a este respecto en la normativa de la Unión Europea.

La reserva de bandera no se aplicará:

a) Al transporte entre puertos peninsulares de mercancías cuyo origen o destino sea un puerto extranjero, siempre que en el trayecto que discorra por los espacios marítimos españoles no se lleve a cabo un transporte de mercancías cuyo origen y destino sean puertos nacionales reservado a buques mercantes con pabellón español o de la Unión Europea.

b) A la navegación de buques de recreo con finalidad comercial.

Excepcionalmente, cuando no existan buques mercantes españoles o de otro Estado miembro de la Unión Europea adecuados y disponibles, la Dirección General de la Marina Mercante podrá autorizar la contratación y empleo de buques mercantes extranjeros para efectuar navegaciones de cabotaje durante el tiempo que perdure aquella circunstancia.»

Veinticinco. Se da nueva redacción al capítulo V del título I del libro segundo:

«CAPÍTULO V

Navegación de buques y embarcaciones autónomos

Artículo 258. *Buques y embarcaciones autónomos*

1. Los buques y embarcaciones autónomos son aquellos que, debido a su grado de automatización, pueden navegar sin tripulación a bordo.

2. Los buques y embarcaciones autónomos estarán siempre bajo el control de su armador y de un operador a distancia, con la capacitación y los medios necesarios para garantizar la navegación del buque con condiciones de seguridad.

3. Los buques y embarcaciones autónomos cumplirán con los requisitos generales de navegación exigibles al resto de buques y embarcaciones, con las particularidades que se puedan establecer en la normativa internacional y nacional que les sea de aplicación.

Los buques y embarcaciones autónomos deberán contar con los certificados y demás documentación que les sean exigibles y que garanticen la seguridad de la navegación, de la protección marítima, de la vida humana en el mar y la protección de medio ambiente marino.

4. La navegación por los espacios marítimos españoles de los buques y embarcaciones autónomos, incluido el acceso a los puertos y terminales portuarias, se sujetarán a las normas generales, con las siguientes especialidades:

a) Previamente a la operación de buques y embarcaciones autónomos, la Administración marítima comprobará que su navegación es segura. A tal efecto, se podrán establecer zonas de pruebas específicas.

b) El armador deberá realizar una evaluación y análisis de la totalidad de los riesgos de la operación del buque y embarcación autónomo con carácter previo a la autorización de operación.

c) La navegación de buques y embarcaciones autónomos en el ámbito portuario deberá contar con la autorización específica del órgano competente en dicho ámbito.

d) La navegación de buques y embarcaciones autónomos extranjeros en los espacios marítimos españoles precisará de una autorización previa específica, otorgada por la Administración marítima.

e) La Administración marítima establecerá las condiciones para la operación segura de estas unidades, incluyendo, entre otros, el alcance de sus navegaciones y limitaciones operacionales.

5. Mediante real decreto se podrá establecer un régimen específico para este tipo de buques y embarcaciones nacionales en materia de inspección y certificación, titulaciones, o registro, así como aquellas cuestiones que resulten necesarias para la protección de la seguridad marítima y del medio ambiente marino.»

Veintiséis. El apartado 3 del artículo 259 pasa a tener la siguiente redacción:

«3. Para garantizar las obligaciones del consignatario frente a la Autoridad Portuaria o la Capitanía Marítima, el consignatario de buques deberá depositar ante la Autoridad Portuaria garantías económicas o avales bancarios suficientes, de acuerdo con las condiciones particulares que al respecto determine la Autoridad Portuaria de conformidad con lo previsto en el artículo 139.2.»

Veintisiete. Se da nueva redacción al capítulo VII del título I del libro segundo y se suprime su capítulo VIII:

«CAPÍTULO VII

Establecimiento de obligaciones y otras medidas

Artículo 260. *Establecimiento de obligaciones de servicio público y otras medidas en defensa de la libertad comercial en el transporte marítimo internacional.*

1. El Gobierno, a propuesta de la persona titular del ministerio competente en materia de marina mercante y previo informe de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos, podrá establecer obligaciones generales de servicio público en los servicios de navegación interior y de cabotaje.

La finalidad de estas obligaciones será garantizar la suficiencia de servicios de transporte marítimo con destino a o procedencia de las Islas Baleares, Islas Canarias, Ceuta y Melilla.

2. 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.

El establecimiento de obligaciones de servicio público estará precedido por la elaboración de una propuesta con el contenido establecido legalmente y, tras su aprobación, serán objeto de seguimiento y evaluación.

3. Las obligaciones de servicio público se podrán adoptar en los casos en que las empresas operadoras no los prestarían si tuviesen en cuenta exclusivamente su propio interés comercial, y que resulten necesarios para asegurar el servicio de transporte entre distintas localidades o para garantizar su prestación en condiciones razonablemente aceptables de frecuencia, precio, calidad o universalidad. Estas obligaciones podrán, en su caso, dar derecho a compensaciones económicas por parte de la Administración.

La compensación por la imposición de obligaciones de servicio público se definirá en procedimientos de licitación pública, transparentes, equitativos y no discriminatorios. Las compensaciones que procedan deberán ser suficientes para cubrir el coste y un beneficio razonable.

4. Las obligaciones a la navegación podrán imponerse en régimen de contrato administrativo, de acuerdo con la legislación de contratos del sector público, cuando se acredite que la imposición de obligaciones de servicio público no asegure una oferta de servicios de transporte marítimo adecuada. La celebración de un contrato será compatible con el establecimiento de obligaciones de servicio público.

5. En situaciones de grave atentado contra los principios de libre competencia o de libertad comercial o contra aquéllos en que se fundamenta el transporte marítimo internacional, y que afecten a buques españoles que lleven a cabo navegaciones exteriores o extranacionales, el Gobierno podrá adoptar las medidas

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

y disposiciones que resulten precisas para la defensa de intereses españoles en conflicto.

El Gobierno, con respeto a lo establecido en la normativa de la Unión Europea o en los acuerdos internacionales suscritos por España, podrá reservar, total o parcialmente, ciertos tráfico a buques mercantes españoles o comunitarios si ello fuera necesario para la economía o defensa nacionales.

Artículo 261. *Obligaciones en circunstancias excepcionales.*

1. Cuando concurren circunstancias excepcionales, debidamente justificadas, la persona titular de la Dirección General de la Marina Mercante podrá imponer obligaciones específicas a las empresas navieras que realicen servicios regulares o no regulares de navegación interior, de cabotaje, exterior o extranacional.

Estas obligaciones específicas podrán consistir en la suspensión de los servicios de transporte marítimo, que podrá ser general o afectar a determinados tipos de buques y embarcaciones, la reducción o el aumento del número de viajes o cualesquiera otras que proceda y sean proporcionales en atención a la circunstancia que los justifica.

Entre las circunstancias que justifican la imposición de obligaciones se encuentran las derivadas de crisis sanitarias, riesgos cibernéticos marítimos, salvamento, seguridad marítima, lucha contra la contaminación u otras causas graves de utilidad pública o interés social.

Esas obligaciones darán derecho, en su caso, a la percepción de la correspondiente compensación económica por los costes adicionales en que incurran.

2. La Administración marítima podrá obligar a las empresas navieras que realicen determinados tráfico marítimos regulares a mantener la capacidad del plan de flota acordado, a cumplir determinados requisitos de seguridad y medioambientales en los buques empleados, a la sujeción a horarios establecidos, a fijar determinados requisitos sobre la venta de billetes y a la intercambiabilidad de billetes. La participación en dichos tráfico se sujetará a las condiciones que se establezcan por la Administración marítima, entre las que se podrá incluir la obligación de constitución de avales, seguros de caución o garantías equivalentes.

El cumplimiento de estas obligaciones por parte de las empresas navieras, incluyendo la fijación de una tarifa de intercambio común aplicable a los servicios de transporte que recíprocamente se presten por razón de la intercambiabilidad de billetes, tendrá la consideración de conducta exenta por ley a los efectos previstos en el apartado 1 del artículo 4 de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia. Esta exención se aplica únicamente en las líneas que unen puertos españoles con las Ciudades Autónomas de Ceuta y Melilla o con puertos de Marruecos o de Argelia y durante los días de la Operación Paso del Estrecho y otros periodos justificados en los que concurren circunstancias similares de intensidad del tráfico marítimo o causas graves de utilidad pública o interés social, en los que la Administración marítima active el intercambio.

Artículo 262. *Aseguramiento obligatorio.*

1. Las empresas navieras españolas estarán obligadas a tener cubierta la responsabilidad civil en la que puedan incurrir en el curso de la explotación de sus buques, de conformidad con lo dispuesto en los convenios internacionales de los que España sea Estado parte y en los términos que reglamentariamente se determinen por el Gobierno de acuerdo con las coberturas usuales en el mercado internacional. Esta cobertura deberá realizarse mediante seguro o garantía financiera equivalente.

Dicha reglamentación establecerá, asimismo, la obligatoriedad y el alcance del seguro de responsabilidad civil o garantía financiera equivalente para la navegación de cualesquiera otros buques civiles españoles no incluidos en el párrafo anterior.

2. Los buques extranjeros que naveguen por cualquiera de los espacios marítimos españoles deberán tener asegurada su responsabilidad civil de acuerdo con lo dispuesto en los convenios internacionales de los que España sea Estado parte, así como en los supuestos y con la cobertura que se determine por el Gobierno.

3. El Gobierno podrá establecer la obligación de garantizar la cobertura de la responsabilidad civil y por accidentes mediante la contratación de un seguro o una garantía financiera equivalente. Estas obligaciones se establecerán para actividades distintas de las previstas en los apartados anteriores, que se lleven a cabo con ocasión de la navegación marítima y que puedan afectar a la seguridad marítima o a la protección del medio ambiente marino. Reglamentariamente se determinarán las actividades a las que se exigen estas garantías, el tomador obligado a la contratación, el asegurado o beneficiario de las mismas, la forma de constitución, su importe mínimo o método de cuantificación y su duración.»

Veintiocho. Se da nueva redacción a las letras b), f) e i) del artículo 263:

«b) Las relativas al salvamento de la vida humana en la mar, así como la limpieza de las aguas marítimas, la lucha contra la contaminación del medio marino y el control del cumplimiento de las condiciones medioambientales de los buques, embarcaciones, artefactos navales y plataformas fijas en los espacios marítimos españoles, y, en su caso, en las zonas marítimas de responsabilidad asignadas a España.

Con esta finalidad, se adoptarán las medidas que puedan resultar precisas para la protección del medio ambiente marino, en los términos que establezcan los planes y programas de lucha contra la contaminación, sin perjuicio de las competencias atribuidas a las Comunidades Autónomas en los casos de vertidos procedentes de tierra.»

«f) La determinación de las condiciones de seguridad y de formación para el ejercicio de las actividades de buceo, sin perjuicio de la aplicación de las normas y convenios colectivos que proceda.

Las inspecciones que se lleven a cabo por la Administración marítima velarán por el respeto de dichas normas y, en particular, en el buceo profesional, por el cumplimiento de los planes de inmersión y, dentro de estos, del respeto de los tiempos de inmersión por parte de cada buceador.»

«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 formación, idoneidad, profesionalidad y titulación para formar parte de las dotaciones de todos los buques civiles 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 y subacuático-pesquera respecto de las dotaciones de los buques pesqueros.»

Veintinueve. Se añade un nuevo artículo 263 bis:

«Artículo 263 bis. Comité Asesor Marítimo.

1. El Comité Asesor Marítimo es el órgano colegiado adscrito a la Dirección General de la Marina Mercante para la cooperación y coordinación de las medidas en materia de ordenación general de la navegación marítima, así como en materia de salvamento marítimo.

El Comité Asesor Marítimo promoverá, asimismo, la participación y seguimiento de las medidas adoptadas en el ámbito de la marina mercante.

2. Dentro de las materias de su competencia, corresponderá al Comité Asesor Marítimo:

- a) Emitir informe sobre los anteproyectos de ley y proyectos de reglamento con incidencia en materia de marina mercante.
- b) Informar los planes y propuestas en materia de marina mercante.

3. La presidencia del Comité Asesor Marítimo corresponde a la Secretaría General de Transporte Aéreo y Marítimo y su vicepresidencia a la Dirección General de la Marina Mercante. Asimismo, participarán en el Comité Asesor Marítimo:

- a) Un representante con rango de director general o equivalente de cada uno de los ministerios u organismos de la Administración General del Estado con competencia en la materia marítima objeto de consulta o examen.

- b) Un representante de cada una de las Comunidades Autónomas con litoral con competencia en la materia marítima objeto de consulta.

- c) Hasta seis representantes de asociaciones representativas del sector naval.

A la Subdirección General de Normativa Marítima y Cooperación Internacional corresponderá la función de secretaría del Comité Asesor Marítimo.

4. El Comité Asesor Marítimo se reunirá al menos una vez al año, así como cuantas veces lo acuerde su presidente con la composición que corresponda en atención a las materias a tratar.

5. El funcionamiento Comité Asesor Marítimo se ajustará a las disposiciones sobre órganos colegiados de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

6. El Gobierno desarrollará mediante real decreto la estructura y funciones del Comité Asesor Marítimo.»

Treinta. Se modifica la letra b) del apartado 2 y el apartado 4 del artículo 264:

«b) Gestionar el sistema de control de tráfico marítimo, integrado por los centros coordinadores que se establezcan y que cubra la totalidad de las costas españolas.»

«4. El Comité Asesor Marítimo es el órgano de coordinación de las Administraciones públicas competentes en la planificación y en el seguimiento de los objetivos en materia de salvamento marítimo recogidos en el Plan Nacional de Servicios Especiales de Salvamento de la Vida Humana en la Mar y de Lucha contra la Contaminación del Medio Ambiente Marino.»

Treinta y uno. Se da nueva redacción al apartado 1 del artículo 266:

«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.

En los términos que establece el apartado 1 del artículo 30, el Capitán Marítimo será vocal nato del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria. Cuando existan varias Capitanías Marítimas dentro del ámbito de una misma Autoridad Portuaria, todos los Capitanes Marítimos ostentarán la condición de vocales natos dentro de su Consejo de Administración.

Reglamentariamente se establecerán los requisitos mínimos que respondan a los criterios enunciados en este apartado, así como el procedimiento para la creación de estos órganos periféricos.»

Treinta y dos. Se da nueva redacción al apartado 2 del artículo 268 y se suprimen sus apartados 3 y 4:

«2. La persona titular de la Dirección General de la Marina Mercante podrá delegar en la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima:

a) Actividades de formación, docencia, ensayos y homologación en el ámbito de la Marina Mercante.

b) El control en la mar del cumplimiento de las condiciones medioambientales de buques, embarcaciones, artefactos navales, plataformas fijas u otras instalaciones.

c) Cualquier otro servicio o actividad en el marco de la legislación vigente.»

Treinta y tres. Se modifica el párrafo primero del apartado 2 del artículo 275:

«2. Se adscriben a la Sociedad, para el cumplimiento de su objeto, los Centros de Coordinación y Salvamento, así como los medios materiales, personales, presupuestarios y financieros que resulten necesarios.»

Treinta y cuatro. Se da nueva redacción al artículo 276:

«Artículo 276. *Tarifas por la prestación de servicios y abono de costes ocasionados.*

1. Todas las actividades realizadas por la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima a solicitud de los interesados, sean particulares o Administraciones Públicas distintas de la Administración marítima, y en régimen de concurrencia con otras entidades darán lugar al pago del importe de las tarifas que correspondan a los servicios prestados.

Estas tarifas tendrán la consideración de precios públicos y se regirán, en cuanto a su administración y cobro, por la Ley 8/1989, de 13 de abril, y por el artículo 3 del Reglamento General de Recaudación, aprobado por el Real Decreto 939/2005, de 29 de julio.

2. Será obligatorio el pago por parte del responsable del siniestro de las tarifas y, en su caso, de los costes ocasionados por la adopción de medidas preventivas ordenadas por la Administración marítima y llevadas a cabo por la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima con la finalidad de evitar o minimizar la contaminación del medio marino, así como la realización de operaciones de limpieza una vez producida aquélla, o cualquier otro servicio derivado de un accidente o incidente marítimo. Estos costes se abonarán en concepto de resarcimiento de daños causados.

La Sociedad estará facultada para reclamar las tarifas y, en su caso, los costes directamente de quien los haya ocasionado, sobre la base de la documentación justificativa correspondiente. Asimismo, podrá ejercer las acciones legales necesarias para reclamar los importes dimanantes de la ejecución de dichas medidas y operaciones.

3. Si la Administración marítima exigiera un aval, seguro de caución o garantía equivalente, para hacer frente a las tarifas y costes ocasionados por la limpieza de una contaminación o por cualquier otro accidente o incidente marítimo, dicha garantía podrá extenderse a favor de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima que podrá ejecutarlo para satisfacer los gastos en que hayan incurrido, tanto la propia Sociedad como terceros intervinientes en la resolución de la contaminación, accidente o incidente marítimo.

Cuando las tarifas, así como los demás costes que se hayan generado, no sean abonadas voluntariamente, la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima solicitará, a través de la Dirección General de la Marina Mercante, su abono con cargo a la garantía que se hubiera constituido por el responsable del siniestro, en los casos en que la garantía no se extendiera a favor de aquella.

En todo caso, la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima informará a la Dirección General de la Marina Mercante de la satisfacción o no de sus tarifas y costes ocasionados con cargo a la garantía que se hubiera constituido.»

Treinta y cinco. Se da nueva redacción al artículo 277:

«Artículo 277. *Régimen de contratación, contabilidad y control.*

1. La Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima está sujeta a la Ley de Contratos del Sector Público.

2. La Sociedad está sujeta al régimen de contabilidad pública en los términos previstos en el título V de la Ley General Presupuestaria.

3. El régimen de control de las actividades económicas y financieras de la Sociedad se ejerce, de conformidad con lo establecido en el artículo 140 de la Ley General Presupuestaria, por la Intervención General de la Administración del Estado y el Tribunal de Cuentas, respectivamente.»

Treinta y seis. El artículo 278 queda redactado como sigue:

«Artículo 278. *Cuerpos de Marina Civil.*

1. El Cuerpo Especial Facultativo de Marina Civil se adscribe al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible y está clasificado como subgrupo A1 conforme al artículo 76 del texto refundido de la Ley del Estatuto Básico del Empleado Público, aprobado por el Real Decreto Legislativo 5/2015, de 30 de octubre.

2. Para pertenecer al Cuerpo Especial Facultativo de Marina Civil deberá poseerse el título universitario oficial correspondiente para la obtención de alguno de los siguientes títulos profesionales de la marina mercante: Capitán de la Marina Mercante, Jefe de Máquinas de la Marina Mercante u Oficial Radioelectrónico de Primera Clase de la Marina Mercante.»

Treinta y siete. Se añade un tercer párrafo nuevo al artículo 281:

«Este régimen de limitación de responsabilidad de las Autoridades Portuarias y las Corporaciones o empresas prestatarias del Servicio Portuario de Practicaje se aplicará con independencia de que la responsabilidad se exija en un procedimiento judicial de naturaleza civil, social o penal, o bien en vía administrativa.»

Treinta y ocho. El título IV del libro segundo del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante pasa a tener la siguiente redacción:

«TÍTULO IV

Tasas

CAPÍTULO I

Normas generales

Artículo 282. *Régimen de las tasas de la Marina Mercante.*

1. Las tasas por las actuaciones y servicios prestados por la Dirección General de la Marina Mercante se rigen por lo dispuesto en este título, en la Ley 8/1989, de 13 de abril, en la Ley 58/2003, de 17 de noviembre, y en las normas reglamentarias de desarrollo.

2. La cuantía de las tasas se determina en función del coste de los trámites y actuaciones llevadas a cabo por la Administración marítima y podrá ser objeto de modificación por las leyes de presupuestos generales del Estado.

3. El rendimiento de las tasas se ingresará en el Tesoro Público y podrá generar crédito para la mejora de las actividades objeto de las tasas.

4. Se establece una bonificación del 100 por ciento de la cantidad de la tasa de que se trate cuando se refiera a alguna actuación o servicio prestado a un buque o embarcación inscrito en el Registro de buques y embarcaciones históricas y sus reproducciones singulares.

Artículo 283. *Gestión y liquidación de las tasas de la Marina Mercante.*

1. La gestión de las tasas reguladas en este título se llevará a cabo por la Dirección General de la Marina Mercante.

2. El devengo de la tasa se produce con la solicitud de la actuación o servicio de la Dirección General de la Marina Mercante de que se trate.

Cuando el servicio o la actuación que constituye el hecho imponible de la tasa se prestase de oficio por la Administración, la obligación del pago de aquélla nacerá en el momento en que se inicie la prestación del servicio o se realice la actividad, sin perjuicio de la posibilidad de exigir su depósito previo.

3. Serán sujetos pasivos de las tasas de la Marina Mercante todas las personas físicas o jurídicas que soliciten la prestación de servicios que constituyen el hecho imponible, o que sean sus destinatarias.

4. Los sujetos pasivos autoliquidarán esta tasa conforme al modelo oficial disponible en la sede electrónica asociada del ministerio competente en materia de marina mercante, y procederán a su ingreso en el Tesoro Público, con arreglo a lo dispuesto en la legislación tributaria general.

5. El justificante del pago de la tasa en el modelo oficial, debidamente validado, acompañará a la petición de la actividad de la Dirección General de la Marina Mercante en la que se realice el hecho imponible de este tributo.

En caso de que no se acompañase dicho justificante por no haberse realizado el pago mismo o por haberse omitido su aportación, o cuando la liquidación efectuada fuera errónea, se requerirá al sujeto pasivo para que lo aporte o corrija la liquidación en el plazo de diez días, no dando curso al escrito o trámite hasta que tal omisión fuese subsanada.

6. Si a lo largo de cualquier actuación se fijase una cuantía superior o inferior a la inicialmente determinada por el sujeto pasivo, se rectificará la autoliquidación presentada, de oficio o a solicitud del interesado.

CAPÍTULO II

Tasas

Artículo 284. *Tasas por servicios de inspección, reconocimientos, verificaciones, auditorías y control.*

1. El hecho imponible de la tasa está constituido por las inspecciones, los reconocimientos, las verificaciones, las auditorías y los controles técnicos, radioeléctricos, de seguridad marítima y de prevención de la contaminación previstos en la legislación vigente y que sean precisos para la emisión, renovación, refrendo o modificación de certificaciones que acrediten el cumplimiento por los buques y sus elementos de los requisitos y especificaciones exigidos.

2. Las cuantías de las tasas serán:

a) Certificado nacional arqueológico, según la siguiente escala:

1.º Menos de 100 GT: 130 euros.

2.º Entre 100 y menos de 20.000 GT: 200 euros.

3.º A partir de 20.000 GT: 500 euros.

El certificado nacional de arqueo comprende el de pesqueros catamaranes (eslora $L < 15$ m), (eslora $L < 15$ m), GT/TRB (pesqueros de eslora $L \geq 24$ m), GT/TRB (eslora total < 24 m, o b/existente) y (eslora $L \geq 15$ y < 24 m).

b) Certificado de aptitud para el transporte de cargas sólidas a granel, que comprende:

- 1.º El documento de aptitud: 200 euros.
- 2.º El apéndice al documento de aptitud: 150 euros.

c) Certificado prescripciones específicas estabilidad buques trasbordo rodado:

- 1.º Menos de 100 GT: 60 euros.
- 2.º Entre 100 y menos de 500 GT: 80 euros.
- 3.º Entre 500 y menos de 1.000 GT: 130 euros.
- 4.º Entre 1.000 y menos de 5.000 GT: 200 euros.
- 5.º Entre 5.000 y menos de 20.000 GT: 350 euros.
- 6.º A partir de 20.000 GT: 450 euros.

d) Acta de estabilidad para embarcaciones de menos de 20 GT/TRB: 75 euros tanto para buque nuevo como para buque existente.

e) Acta de pruebas de estabilidad, según la siguiente escala:

- 1.º Menos de 100 GT: 70 euros.
- 2.º Entre 100 y menos de 500 GT: 100 euros.
- 3.º Entre 500 y menos de 1.000 GT: 160 euros.
- 4.º Entre 1.000 y menos de 5.000 GT: 250 euros.
- 5.º Entre 5.000 y menos de 20.000 GT: 450 euros.
- 6.º A partir de 20.000 GT: 550 euros.

f) Certificado de comprobación de la estabilidad:

- 1.º Menos de 100 GT: 35 euros.
- 2.º Entre 100 y menos de 500 GT: 50 euros.
- 3.º Entre 500 y menos de 1.000 GT: 80 euros.
- 4.º Entre 1.000 y menos de 5.000 GT: 125 euros.
- 5.º Entre 5.000 y menos de 20.000 GT: 225 euros.
- 6.º A partir de 20.000 GT: 275 euros.

g) Certificado especial de francobordo para navegación por aguas interiores:

- 1.º Menos de 100 GT: 25 euros.
- 2.º Entre 100 y menos de 500 GT: 40 euros.
- 3.º Entre 500 y menos de 1.000 GT: 60 euros.
- 4.º Entre 1.000 y menos de 5.000 GT: 90 euros.
- 5.º Entre 5.000 y menos de 20.000 GT: 150 euros.
- 6.º A partir de 20.000 GT: 200 euros.

h) Certificado de reconocimiento de la instalación frigorífica, según la siguiente escala:

- 1.º Menos de 150 m³: 80 euros.
- 2.º Entre 150 y menos de 500 m³: 130 euros.
- 3.º A partir de 500 m³: 200 euros.

i) Certificado de instalaciones de máquinas sin dotación permanente, incluido para buques de pesca de eslora L de 24 metros o superior: 300 euros.

j) Resolución de tripulación mínima de seguridad, certificado aptitud de medios flotantes de recepción desechos de buques, acta de pruebas oficiales y certificado de valoración: 110 euros.

k) Certificado de número máximo de pasajeros y tripulantes: 100 euros.

l) Certificado de navegabilidad para buques o embarcaciones, certificado de seguridad para buques de pasaje y su inventario adjunto, y certificado de conformidad de buques pesqueros, según la siguiente escala:

- 1.º Menos de 250 GT: 250 euros.
- 2.º Entre 250 y menos de 500 GT: 400 euros.
- 3.º Entre 500 y menos de 1.000 GT: 700 euros.
- 4.º Entre 1.000 y menos de 5.000 GT: 1.000 euros.
- 5.º Entre 5.000 y menos de 10.000 GT: 1.300 euros.
- 6.º A partir de 10.000 GT: 1.800 euros.

Cuando se trate de embarcaciones de eslora L inferior a 16 metros, la tasa será del 50 por ciento que resulte de la escala anterior.

m) Certificado nacional de exención de buques de pasaje (Convenio internacional 1974) y certificado nacional de exención de buques de carga: 60 euros.

n) Certificado nacional de seguridad del equipo convenio (1974) y certificado nacional de seguridad del equipo:

- 1.º Menos de 250 GT: 150 euros.
- 2.º Entre 250 y menos de 500 GT: 200 euros.
- 3.º Entre 500 y menos de 1.000 GT: 300 euros.
- 4.º Entre 1.000 y menos de 5.000 GT: 500 euros.
- 5.º Entre 5.000 y menos de 10.000 GT: 600 euros.
- 6.º A partir de 10.000 GT: 900 euros.

ñ) Certificado de conformidad de buques pesqueros de menos de 6 metros: 80 euros.

o) Certificado de reconocimiento de material náutico: 80 euros.

p) Certificado de conformidad de buques de recreo: 200 euros.

q) Certificado de seguridad radioeléctrica:

1.º Para buques no acogidos al Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima (SMSSM/GMDSS): 100 euros.

Renovación o refrendo de certificado para buques no acogidos al Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima: 40 euros.

2.º Expedición para buques SMSSM/GMDSS zona A1: 100 euros.

Renovación o refrendo de certificado para buques SMSSM/GMDSS zona A1: 40 euros.

3.º Expedición para buques SMSSM/GMDSS zona A2: 125 euros.

Renovación o refrendo de certificado para buques SMSSM/GMDSS zona A2: 50 euros.

4.º Expedición para buques SMSSM/GMDSS zona A3: 175 euros.

Renovación o refrendo de certificado para buques SMSSM/GMDSS zona A3: 60 euros.

5.º Expedición para buques SMSSM/GMDSS zona A4: 175 euros.

Renovación o refrendo de certificado para buques SMSSM/GMDSS zona A4: 60 euros.

6.º Expedición o renovación de licencia de estación de barco (LEB): 60 euros.

7.º Asignación de número de identificación del servicio móvil marítimo: 60 euros.

8.º Aprobación y renovación de equipos radioeléctricos y de radionavegación: 60 euros.

9.º Autorización y renovación de empresas instaladoras de equipos de radiocomunicaciones: 60 euros.

r) Certificado de buque listo para reciclado, certificado de inventario de materiales potencialmente peligrosos, permiso de obra de reforma, certificado de permiso de construcción, reconocimiento extraordinario operativo, reconocimiento para autorización de remolque, certificado de homologación o aprobación y certificado de prueba tiro fijo: 400 euros.

s) Certificado de medios de carga y descarga, según la siguiente escala:

- 1.º Menos de 1.000 kg: 50 euros.
- 2.º Entre 1.000 y menos de 10.000 kg: 100 euros.
- 3.º Entre 10.000 y menos de 20.000 kg: 150 euros.
- 4.º A partir de 20.000 kg: 200 euros.

Para la expedición de otros certificados que puedan exigirse por la normativa nacional, la tasa será de 100 euros.

3. La copia de alguno de los certificados anteriores estará gravada con una tasa de 30 euros.

4. Se aplicarán a las tasas previstas en este artículo las siguientes variaciones en su cuantía:

a) Cuando la actuación de la Administración marítima se realice fuera de jornada, la cuantía de la tasa se incrementará un 50 por ciento.

b) Cuando la actuación de que se trate se haya realizado por una organización reconocida, la cuantía de la tasa se reducirá un 50 por ciento.

c) Cuando la actuación de que se trate sea la renovación de un certificado, la cuantía de la tasa se reducirá un 30 por ciento.

d) Cuando la actuación de que se trate sea el refrendo de un certificado, la cuantía de la tasa se reducirá un 65 por ciento.

e) Cuando la actuación de que se trate sea el abanderamiento de buques procedentes de un Estado que no es miembro de la Unión Europea (no sujeto a revisión), la cuantía de la tasa se reducirá un 50 por ciento.

f) Cuando la actuación de que se trate sea el abanderamiento de buques procedentes de un Estado que no es miembro de la Unión Europea (sujeto a revisión), la cuantía de la tasa se aumentará un 40 por ciento.

g) Cuando la actuación de que se trate sea el abanderamiento de buques procedentes de un país comunitario (no sujeto a revisión), la cuantía de la tasa se reducirá un 75 por ciento.

h) Cuando la actuación de que se trate sea el abanderamiento de buques procedentes de país comunitario (sujeto a revisión), la cuantía de la tasa se reducirá un 30 por ciento.

i) Cuando la actuación de que se trate sea la renovación del certificado por cambio de datos sin realización de cálculos, la cuantía de la tasa se reducirá en un 90 por ciento, con un mínimo de 30 euros.

j) Cuando la actuación de que se trate sea el permiso de construcción y el certificado nacional de seguridad para buques petroleros, quimiqueros y gaseros, la cuantía de la tasa se aumentará un 50 por ciento.

k) Cuando la actuación de que se trate sea el permiso de construcción para buques de pasaje, la cuantía de la tasa se aumentará al doble.

l) Cuando la actuación de que se trate sea el acta y experiencia de estabilidad en averías, la cuantía de la tasa se aumentará un 50 por ciento.

Artículo 285. *Tasas por la emisión de certificados internacionales.*

1. El hecho imponible de la tasa está constituido por la prestación, por parte de la Administración marítima, de los servicios y actuaciones inherentes a la emisión, renovación, refrendo o modificación de los certificados en materia de seguridad marítima exigidos por los convenios internacionales que han sido ratificados por España, así como las actividades en materia de inspección marítima que se concretan en el presente artículo.

2. Las cuantías de las tasas por la emisión de los certificados internacionales serán las indicadas a continuación:

a) Certificado internacional de arqueo reducido (1969) (GT) y certificado internacional de arqueo (1969) (GT), según la siguiente escala:

- 1.º Menos de 100 GT: 130 euros.
- 2.º Entre 100 y menos de 20.000 GT: 200 euros.
- 3.º A partir de 20.000 GT: 500 euros.

b) Certificado de autorización para el transporte de grano, según la siguiente escala:

- 1.º Menos de 1.000 GT: 130 euros.
- 2.º Entre 1.000 y menos de 10.000 GT: 175 euros.
- 3.º Entre 10.000 y menos de 20.000 GT: 220 euros
- 4.º A partir de 20.000 GT: 300 euros.

c) Certificado aptitud para el transporte de mercancías peligrosas y certificado de aptitud para el transporte de mercancías peligrosas (naves de gran velocidad), certificado internacional de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel (CIQ) y certificado internacional (CGrQ) de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel, según la siguiente escala:

- 1.º Menos de 10.000 GT: 300 euros.
- 2.º A partir de 10.000 GT: 500 euros.

d) Certificado internacional de aptitud para el transporte de gases licuados a granel (CIG), según la siguiente escala:

- 1.º Menos de 10.000 GT: 400 euros.
- 2.º A partir de 10.000 GT: 700 euros.

e) Certificado internacional relativo al sistema antiincrustante: 130 euros.
Declaración relativa al sistema antiincrustante para buques de eslora $L \geq 24$ m, y arqueo bruto < 400 : 60 euros.

f) Certificado internacional de gestión de agua de lastre:

- 1.º Menos de 250 GT: 80 euros.
- 2.º Entre 250 y menos de 500 GT: 100 euros.
- 3.º Entre 500 y menos de 1.000 GT: 200 euros.
- 4.º Entre 1.000 y menos de 5.000 GT: 300 euros.
- 5.º Entre 5.000 y menos de 10.000 GT: 400 euros.
- 6.º A partir de 10.000 GT: 600 euros.

g) Certificado de aprobación del instrumento de estabilidad, según la siguiente escala:

- 1.º Menos de 100 GT: 70 euros.
- 2.º Entre 100 y menos de 500 GT: 100 euros.
- 3.º Entre 500 y menos de 1.000 GT: 160 euros.

- 4.º Entre 1.000 y menos de 5.000 GT: 250 euros.
- 5.º Entre 5.000 y menos de 20.000 GT: 450 euros.
- 6.º A partir de 20.000 GT: 550 euros.

h) Certificados internacionales de francobordo, según la siguiente escala:

- 1.º Menos de 100 GT: 70 euros.
- 2.º Entre 100 y menos de 500 GT: 100 euros.
- 3.º Entre 500 y menos de 1.000 GT: 160 euros.
- 4.º Entre 1.000 y menos de 5.000 GT: 250 euros.
- 5.º Entre 5.000 y menos de 20.000 GT: 450 euros.
- 6.º A partir de 20.000 GT: 550 euros.

i) Certificado internacional de exención relativo al francobordo: 60 euros.

j) Documento relativo a la dotación mínima de seguridad (MSM): 100 euros.

k) Prestación de los servicios de emisión de documento del Registro Sinóptico Continuo: 25 euros.

l) Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos de buques petroleros (PET) y de buques no petroleros (NO PET), certificado internacional de prevención de la contaminación para transporte sustancias nocivas líquidas granel (SNL) y certificado de aptitud para transporte en cantidades limitadas de SNL en buques de suministro (SNL SUMINISTRO), según la siguiente escala:

- 1.º Menos de 2.500 GT: 200 euros.
- 2.º Entre 2.500 y menos de 5.000 GT: 300 euros.
- 3.º Entre 5.000 y menos de 10.000 GT: 400 euros.
- 4.º A partir de 10.000 GT: 500 euros.

m) Certificado internacional de prevención contaminación aguas sucias (incluye las normas obligatorias relativas al régimen de descarga de aguas sucias sin tratar por los buques), certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica, suplemento del certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica, y certificado de buque polar según la siguiente escala:

- 1.º Menos de 250 GT: 30 euros.
- 2.º Entre 250 y menos de 500 GT: 50 euros.
- 3.º Entre 500 y menos de 1.000 GT: 80 euros.
- 4.º Entre 1.000 y menos de 5.000 GT: 100 euros.
- 5.º Entre 5.000 y menos de 10.000 GT: 140 euros.
- 6.º A partir de 10.000 GT: 200 euros.

n) Certificado internacional de eficiencia energética, según la siguiente escala:

- 1.º Menos de 250 GT: 60 euros.
- 2.º Entre 250 y menos de 500 GT: 100 euros.
- 3.º Entre 500 y menos de 1.000 GT: 150 euros.
- 4.º Entre 1.000 y menos de 5.000 GT: 250 euros.
- 5.º Entre 5.000 y menos de 10.000 GT: 300 euros.
- 6.º A partir de 10.000 GT: 500 euros.

ñ) Certificado de confirmación del cumplimiento de la parte II del SEEMP: 200 euros.

o) Certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica para motores (EIAPP) y suplemento del certificado internacional de prevención de la contaminación atmosférica por motores (EIAPP): 300 euros

p) Certificado de seguridad para buque de pasaje, certificado de seguridad para naves gran velocidad (NGV), certificado de seguridad para naves gran

velocidad 1994 (NGV), certificado de seguridad para naves de sustentación dinámica (NSDINAMICA), certificado de seguridad para buque de carga, certificado de seguridad de buques para fines especiales, según la siguiente escala:

- 1.º Menos de 250 GT: 300 euros.
- 2.º Entre 250 y menos de 500 GT: 500 euros.
- 3.º Entre 500 y menos de 1.000 GT: 700 euros.
- 4.º Entre 1.000 y menos de 5.000 GT: 1.000 euros.
- 5.º Entre 5.000 y menos de 10.000 GT: 1.300 euros.
- 6.º A partir de 10.000 GT: 1.800 euros.

q) Certificado de limitaciones operacionales para buques de pasaje: 300 euros.

r) Permiso de explotación para naves de gran velocidad, permiso de explotación para naves de gran velocidad 2000 y permiso de explotación para naves de sustentación dinámica: 100 euros.

s) Certificado de seguridad para buque de carga, buques petroleros, gaseros y quimiqueros:

- 1.º Menos de 250 GT: 300 euros.
- 2.º Entre 250 y menos de 500 GT: 450 euros.
- 3.º Entre 500 y menos de 1.000 GT: 750 euros.
- 4.º Entre 1.000 y menos de 5.000 GT: 1.200 euros.
- 5.º Entre 5.000 y menos de 10.000 GT: 1.500 euros.
- 6.º A partir de 10.000 GT: 2.250 euros.

t) certificado de exención para buques de carga y certificado de exención para buques de pasaje: 75 euros.

u) Certificado armonizado de seguridad radioeléctrica para buque de carga:

1.º Para buques no acogidos al Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima (SMSSM/GMDSS): 100 euros.

Renovación o refrendo de certificado para buques no acogidos al Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima: 40 euros.

2.º Expedición para buques SMSSM/GMDSS zona A1: 100 euros.

Renovación o refrendo de certificado para buques SMSSM/GMDSS zona A1: 40 euros.

3.º Expedición para buques SMSSM/GMDSS zona A2: 125 euros.

Renovación o refrendo de certificado para buques SMSSM/GMDSS zona A2: 50 euros.

4.º Expedición para buques SMSSM/GMDSS zona A3: 175 euros.

Renovación o refrendo de certificado para buques SMSSM/GMDSS zona A3: 60 euros.

5.º Expedición para buques SMSSM/GMDSS zona A4: 175 euros.

Renovación o refrendo de certificado para buques SMSSM/GMDSS zona A4: 60 euros.

6.º Expedición o renovación de licencia de estación de barco (LEB): 60 euros.

7.º Asignación de número de identificación del servicio móvil marítimo: 60 euros.

8.º Aprobación y renovación de equipos radioeléctricos y de radionavegación: 60 euros.

9.º Autorización y renovación de empresas instaladoras de equipos de radiocomunicaciones: 60 euros.

v) Certificado de gestión de la seguridad convenio 1974 (ISM CGS), según la siguiente escala:

- 1.º Menos de 250 GT: 100 euros.

- 2.º Entre 250 y menos de 500 GT: 150 euros.
- 3.º Entre 500 y menos de 1.000 GT: 250 euros.
- 4.º Entre 1.000 y menos de 5.000 GT: 350 euros.
- 5.º Entre 5.000 y menos de 10.000 GT: 500 euros.
- 6.º A partir de 10.000 GT: 800 euros.

w) Documento de cumplimiento (ISM DOC): el 25 por ciento de la suma por la tasa del certificado de gestión de la seguridad convenio 1974 (ISM CGS) de cada uno de los buques de la compañía.

x) Certificado internacional de protección del buque (ISPS), la aprobación del plan de protección del buque (PPB) y revisión de la evaluación de protección del buque (EPB), y enmiendas al plan de protección del buque (PPB): 200 euros.

y) Declaración de conformidad laboral marítima — parte I y certificado de trabajo marítimo e informe de inspección a bordo, según la siguiente escala:

- 1.º Menos de 250 GT: 60 euros.
- 2.º Entre 250 y menos de 500 GT: 100 euros.
- 3.º Entre 500 y menos de 1.000 GT: 150 euros.
- 4.º Entre 1.000 y menos de 5.000 GT: 250 euros.
- 5.º Entre 5.000 y menos de 10.000 GT: 300 euros.
- 6.º A partir de 10.000 GT: 500 euros.

z) Certificado de valoración estado del buque CAS, conforme a la siguiente escala:

- 1.º Menos de 250 GT: 100 euros.
- 2.º Entre 250 y menos de 500 GT: 150 euros.
- 3.º Entre 500 y menos de 1.000 GT: 250 euros.
- 4.º Entre 1.000 y menos de 5.000 GT: 400 euros.
- 5.º Entre 5.000 y menos de 10.000 GT: 500 euros.
- 6.º A partir de 10.000 GT: 750 euros.

Para la expedición de otros certificados que puedan exigirse por instrumentos internacionales, la tasa será de 200 euros si se trata de un buque o embarcación de hasta 500 GT y de 400 euros para aquellos de más de 500 GT.

3. La copia de alguno de los certificados anteriores estará gravada una tasa de 30 euros.

4. Se aplicarán a las tasas previstas en este artículo las siguientes correcciones

a) Cuando la actuación de la Administración marítima se realice fuera de jornada, la cuantía de la tasa se incrementará un 50 por ciento.

b) Cuando la actuación de que se trate se haya realizado por una organización reconocida, la cuantía de la tasa se reducirá un 50 por ciento.

c) Cuando la actuación de que se trate sea la renovación de un certificado, la cuantía de la tasa se reducirá un 30 por ciento.

d) Cuando la actuación de que se trate sea el refrendo de un certificado, la cuantía de la tasa se reducirá un 65 por ciento.

e) Cuando la actuación de que se trate sea el abanderamiento de buques procedentes de un Estado que no es miembro de la Unión Europea (no sujeto a revisión), la cuantía de la tasa se reducirá un 50 por ciento. Esta reducción no será aplicable al certificado internacional de arqueo (1969), al certificado de autorización para el transporte de grano y al certificado internacional de francobordo.

f) Cuando la actuación de que se trate sea el abanderamiento de buques procedentes de un Estado que no es miembro de la Unión Europea (sujeto a revisión), la cuantía de la tasa se aumentará un 40 por ciento. Este aumento no será

aplicable al certificado internacional de arqueo (1969), al certificado de autorización para el transporte de grano y al certificado internacional de francobordo.

g) Cuando la actuación de que se trate sea el abanderamiento de buque procedente de un país comunitario (no sujeto a revisión), la cuantía de la tasa se reducirá un 75 por ciento.

h) Cuando la actuación de que se trate sea el abanderamiento de buques procedente de país comunitario (sujeto a revisión), la cuantía de la tasa se reducirá un 30 por ciento.

i) Cuando la actuación de que se trate sea la renovación del certificado por cambio de datos sin realización de cálculos, la cuantía de la tasa se reducirá en un 90 por ciento, con un mínimo de 30 euros.

j) Cuando la actuación de que se trate sean los reconocimientos para la emisión de certificados a buques extranjeros comunitarios la cuantía de la tasa será la que corresponda, sin ninguna variación.

k) Cuando la actuación de que se trate sean los reconocimientos para emisión de certificados a buques extranjeros no comunitarios, la cuantía de la tasa se aumentará al doble.

l) Cuando la actuación de que se trate sea el certificado de IOPP para buques petroleros, quimiqueros y gaseros, la cuantía de la tasa se aumentará un 50 por ciento.

Artículo 286. *Tasas por actuaciones registrales.*

1. El hecho imponible de las tasas por actuaciones registrales está constituido por:

a) La inscripción, la baja y las actuaciones intermedias, a instancia de parte, de cada buque matriculado en alguno de los registros marítimos españoles.

b) La expedición del certificado de registro.

2. Las cuantías de las tasas de inscripción y de baja serán:

a) Menos de 250 GT: 30 euros.

b) Entre 250 y menos de 500 GT: 80 euros.

c) Entre 500 y menos de 1.000 GT: 150 euros.

d) Entre 1.000 y menos de 5.000 GT: 300 euros.

e) Entre 5.000 y menos de 10.000 GT: 600 euros.

f) A partir de 10.000 GT: 1.000 euros.

3. Las cuantías de la tasa de actuaciones administrativas intermedias serán:

a) Tarifa primera. Actuación administrativa a instancia de parte que conlleve anotación en hoja de asiento: 20 euros.

b) Tarifa segunda. Certificaciones a instancia de parte. Copia de hojas de asiento, por cada una: 10 euros.

c) Tarifa tercera. Copia simple del contenido de los expedientes: 20 euros.

4. La cuantía de la tasa por expedición del certificado de registro y navegación de las embarcaciones de recreo será de 150 euros.

Cuando se trate del certificado de registro y navegación de embarcaciones de recreo sin marcado CE la cuantía será de:

a) Cuando su eslora sea inferior o igual a 12 metros: 250 euros.

b) Cuando su eslora sea superior a 12 metros: 350 euros.

La cuantía de la tasa por renovación del certificado de registro y navegación de las embarcaciones de recreo de 100 euros.

Artículo 287. *Tasas por la emisión de certificados de seguro o de otra garantía financiera.*

1. El hecho imponible de la tasa está constituido por la prestación de los servicios de emisión de certificado de seguro o de otra garantía financiera cuando así lo exija la normativa vigente.

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.

3. La cuantía de las tasas es:

a) Certificado de seguro o 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: 150 euros.

b) Certificado de seguro o garantía financiera relativo a la responsabilidad civil nacida de daños a los pasajeros por vía marítima en caso de accidente: 140 euros.

c) Otros certificados de seguro o garantía financiera exigidos por la normativa vigente: 100 euros.

Artículo 288. *Tasa por trámites de títulos profesionales marítimos y de recreo.*

1. El hecho imponible de la tasa está constituido por la prestación de los servicios de:

a) Expedición, revalidación, renovación, convalidación y duplicado, según corresponda, de títulos profesionales, tarjetas profesionales, certificados de suficiencia y certificados de formación marítima, necesarios para el ejercicio de la profesión en buques civiles de acuerdo con las disposiciones vigentes.

b) Expedición, renovación, canje, renovación y duplicado, según corresponda, de títulos y tarjetas necesarios para el gobierno de embarcaciones de recreo.

2. Los desempleados de larga duración inscritos en las Oficinas de Empleo y tengan ingresos anuales inferiores a dos veces el indicador público de renta de efectos múltiples (IPREM) tendrán una exención total de tasa en los trámites referidos a los títulos profesionales.

3. Las cuantías de la tasa serán las siguientes:

a) Tarifa primera. Expedición y duplicado de títulos profesionales de la Marina Mercante: 75 euros.

b) Tarifa segunda. Expedición, revalidación, renovación, convalidación, duplicado o dispensas de tarjetas profesionales de la marina mercante: 10 euros.

c) Tarifa tercera. Expedición, revalidación, convalidación o duplicado de certificados de suficiencia, certificados de formación marítima y certificados nacionales: 6 euros.

d) Tarifa cuarta. Expedición de títulos que habilitan el gobierno de embarcaciones de recreo: 50 euros.

e) Tarifa quinta. Expedición, renovación o duplicado de tarjetas que habilitan el gobierno de embarcaciones de recreo: 10 euros.

f) Tarifa sexta. Canje o convalidación de títulos y tarjetas que habilitan el gobierno de embarcaciones de recreo: 60 euros.

g) Tarifa séptima. Otros servicios:

1.º Legalización de firma de títulos y tarjetas o compulsas de documentos no incorporados al expediente: 3 euros.

2.º Copia de los documentos del expediente que obren en el historial del marino: 10 euros.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

3.º Grabar certificados extranjeros en la base de datos de títulos profesionales: 5 euros.

Artículo 289. *Tasa por la emisión o renovación de la libreta de navegación marítima.*

1. El hecho imponible de la tasa está constituido por la prestación de los servicios de expedición, renovación, canje o duplicado de la libreta de navegación marítima, necesaria para el ejercicio de la profesión en buques civiles de acuerdo con las disposiciones vigentes.

2. Los desempleados de larga duración que figuren inscritos como tales en las Oficinas de Empleo y tengan ingresos anuales inferiores a dos veces el IPREM tendrán exención parcial del 50 por ciento de tasa.

3. La cuantía de la tasa es: 30 euros.

Artículo 290. *Tasa por trámites del documento de identidad del marino (DIM).*

1. El hecho imponible de la tasa está constituido por la prestación de los servicios de expedición, renovación, canje o duplicado del documento de identidad del marino (DIM), necesaria para el ejercicio de la profesión en buques civiles de acuerdo con las disposiciones vigentes.

2. Tendrán una exención parcial del 50 por ciento de la tasa los desempleados de larga duración que figuren inscritos como tales en las Oficinas de Empleo y tengan ingresos anuales inferiores a dos veces el IPREM.

3. La cuantía de la tasa es: 30 euros.

Artículo 291. *Tasas por derechos de acceso a exámenes de títulos profesionales de la marina mercante.*

1. El hecho imponible de la tasa está constituido por la realización de las pruebas de idoneidad o aptitud profesional para la obtención de las titulaciones profesionales de la marina mercante.

2. Los desempleados de larga duración que figuren inscritos como tales en las Oficinas de Empleo y tengan ingresos anuales inferiores a dos veces el IPREM tendrán una exención total de la tasa por derechos de acceso a exámenes de titulaciones profesionales de la marina mercante.

3. La cuantía de las tasas por derechos de acceso a exámenes de titulaciones profesionales de la marina mercante será la siguiente:

a) Tasa para la realización de la prueba de idoneidad para la obtención de los títulos de piloto de segunda, patrón de altura, patrón de litoral, oficial de máquinas de segunda, mecánico mayor naval, mecánico naval, oficial radioelectrónico de segunda y oficial electrotécnico de la marina mercante: 60 euros.

b) Tasa para la realización de la prueba de aptitud para la obtención del título nacional de patrón portuario: 60 euros.

c) Tasa para la realización del examen teórico de acceso al certificado de patrón profesional de embarcaciones de recreo: 60 euros.

d) Tasa para la realización del examen sobre conocimiento de legislación marítima española que proporcione las habilitaciones para ejercer de capitán o primer oficial de puente, jefe de máquinas o primer oficial de máquinas: 60 euros.

Artículo 292. *Tasas por derechos de acceso a exámenes para la obtención de títulos náuticos para el gobierno de embarcaciones de recreo.*

1. El hecho imponible de la tasa está constituido por la realización de los exámenes para la obtención de los títulos náuticos que habilitan para el gobierno de las embarcaciones destinadas a un uso de recreo o deportivo.

2. La cuantía de las tasas por derechos de acceso a exámenes para la obtención de títulos náuticos para el gobierno de embarcaciones de recreo será la siguiente:

a) Tasa para la realización del examen para la obtención del título de capitán de yate: 100 euros.

b) Tasa para la realización del examen para la obtención del título de patrón de yate: 80 euros.

c) Tasa para la realización del examen para la obtención del título de patrón de embarcaciones de recreo: 65 euros.

d) Tasa para la realización del examen para la obtención del título de patrón para navegación básica: 50 euros.

Artículo 293. *Tasa para la homologación y la prórroga de homologación de centros de formación para impartir los cursos de formación marítima.*

1. El hecho imponible de la tasa está constituido por la realización de todas las acciones necesarias para determinar que el centro de formación cumple con las condiciones exigidas para impartir el curso de formación marítima que este solicita homologar.

2. La cuantía de las tasas serán las siguientes:

a) Tarifa única para la homologación de cursos de formación marítima: 1.800 euros.

b) Tarifa única para la prórroga de homologación de cursos de formación marítima: 1.100 euros.

Artículo 294. *Tasa por asignación del código único del fabricante.*

1. El hecho imponible de la tasa está constituido por la asignación del código único del fabricante, tal y como se establece en el Reglamento de Ejecución (UE) 2017/1 de la Comisión, de 3 de enero de 2017, sobre los procedimientos de identificación de embarcaciones con arreglo a la Directiva 2013/53/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, relativa a las embarcaciones recreo y a las motos acuáticas o, en su caso, la norma que la sustituya.

2. La cuantía de la tasa para la asignación del código único del fabricante será de 20 euros.»

Treinta y nueve. Se modifica el párrafo segundo del apartado 2 del artículo 302:

«La declaración de abandono exigirá la tramitación del correspondiente procedimiento, en el que se acreditarán las circunstancias expresadas y en el que se dará audiencia al propietario, al naviero, al capitán del buque o, en su caso, al consignatario del buque, en la forma prevista en la Ley 39/2015, de 1 de octubre.»

Cuarenta. Se modifica el apartado 3 del artículo 304:

«3. Si el peligro de hundimiento, el hundimiento o el naufragio del buque tuviere lugar fuera de las aguas portuarias y en los espacios marítimos españoles, el Capitán Marítimo será competente para ejercer las acciones a que se refiere el presente artículo. Asimismo, el Capitán Marítimo emitirá informe en todos los supuestos en los cuales el peligro de hundimiento o el hundimiento del buque, pudieran producir episodios de contaminación marítima o verse afectada la seguridad en la navegación.

En los casos en que la Administración marítima proceda a la remoción del buque, si el propietario, armador o naviero no abonase los gastos ocasionados podrá proceder a la enajenación de los restos del buque, mediante subasta notarial, deduciendo del importe obtenido los gastos ocasionados. Si no fuera suficiente, la diferencia será exigida por vía de apremio.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 34-1

13 de septiembre de 2024

Pág. 42

A los efectos de la protección del crédito administrativo, las cantidades devengadas a favor de la Autoridad Portuaria o de la Administración marítima por la remoción o cualquier otra actuación derivada de lo establecido en los apartados anteriores de este artículo, tendrán la preferencia de cobro establecida en el artículo 122.2 de la Ley de Navegación Marítima y en el artículo 12.3 del Convenio internacional sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval, hecho en Ginebra el 6 de mayo de 1993.»

Cuarenta y uno. Se modifica la letra b) del apartado 3 del artículo 306:

«b) Las órdenes dictadas por el capitán u oficialidad del buque o los actos contrarios a estas órdenes que puedan perturbar la seguridad marítima.»

Cuarenta y dos. Se modifican las letras a), b), h), l), n) y ñ) del apartado 2, al que se añaden también las letras o), p) y q), así como las letras i), j), k), n), ñ) y p) del apartado 3 y se añade dos nuevas letras r) y s), del artículo 307.

Se modifica la redacción de las letras a), b), h), l), n) y ñ) del apartado 2 y se añaden las letras o), p) y q):

«a) Las riñas y pendencias entre las personas embarcadas cuando afecten a la seguridad marítima.

b) Los actos contrarios a las órdenes de la Administración marítima o a la normativa vigente, susceptibles de perjudicar gravemente a la seguridad marítima.»

«h) El ejercicio de las funciones de los capitanes, patrones, oficiales encargados de la guardia durante la navegación u otro personal marítimo cuando traspase los límites de las atribuciones que correspondan al título profesional o de recreo que posean, o cuando lo hagan sin el título requerido para esas funciones o cuando estuviera caducado.»

«l) La navegación de 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 en la franja de mar contigua a la costa de una anchura de 200 metros en las playas y 50 metros en el resto de la costa cuando se incumpla la normativa aplicable.»

«n) El incumplimiento del deber de comunicación de los accidentes e incidentes marítimos.

ñ) La simulación, ocultación, alteración o destrucción de datos, registros, grabaciones, materiales, informaciones y documentos útiles para las investigaciones o la obstaculización de la actuación de la Comisión Permanente de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos.

o) El incumplimiento de las normas o resoluciones de la Administración marítima en materia de dotaciones mínimas de seguridad.

p) El incumplimiento de las normas de seguridad para el ejercicio de actividades de buceo por parte de empresas de buceo profesional, escuelas de buceo, centros turísticos de buceo y clubes de buceo, o por quien practique las actividades subacuáticas, tanto profesionales como deportivo-recreativas o de cualquier otra índole en un medio hiperbárico.

q) Las acciones u omisiones no comprendidas en los apartados anteriores que pongan en peligro la seguridad marítima.»

Se modifican las letras i), j), k), n), ñ) y p) del apartado 3 y se añade dos nuevas letras r) y s):

«i) La infracción de las normas sobre inscripción de los buques, embarcaciones o plataformas fijas en los registros españoles 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 marítimos.

k) El incumplimiento de la obligación de inscripción de las empresas en alguno de los registros españoles de buques y empresas navieras, o de proporcionar la información exigida para su inscripción y la actualización de los datos inscribibles.»

«n) El incumplimiento de las condiciones establecidas en las autorizaciones para el ejercicio de una actividad de servicios marítimos en materia de marina mercante o de los requisitos previstos para el ejercicio de dicha actividad cuando se realice mediante una declaración responsable o comunicación.

ñ) El incumplimiento del deber de facilitar información a las autoridades marítimas cuando sea exigible por la normativa vigente o hacerlo de modo incorrecto; así como la interferencia u obstrucción de la actividad inherente a las funciones asignadas a la Administración marítima.»

«p) Navegar sin haber obtenido el certificado de registro, pasavante o documento acreditativo de la nacionalidad del buque o embarcación.»

«r) El incumplimiento de la obligación de disponer de un contrato de seguro o garantía equivalente cuando así lo establezca la normativa vigente.

s) El incumplimiento de la obligación de consignar buques en un puerto o en espacios marítimos españoles, cuando así este previsto en la normativa vigente o cuando lo acuerde la Administración marítima.»

Cuarenta y tres. Se modifican la letra f) del apartado 2 y las letras b), c) y d) del apartado 3 el artículo 308:

Se da nueva redacción a la letra f) del apartado 2:

«f) El incumplimiento de las normas o resoluciones de la Administración en materia de dotaciones mínimas de los buques cuando ponga en peligro la seguridad marítima.»

Se modifican las letras b), c) y d) del apartado 3:

«b) El incumplimiento de las normas sobre registro de buques y empresas navieras, cambio de pabellón o abanderamiento 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, así como de las que se impartan por la persona titular de la Dirección General de la Marina Mercante en el ejercicio de las atribuciones o habilitaciones previstas normativamente.

d) La prestación de servicios marítimos en materia de marina mercante cuando se carezca de la autorización exigida por la normativa vigente.»

Cuarenta y cuatro. Se da nueva redacción al apartado 2 del artículo 310:

«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 o actividad 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. En el caso de buques utilizados exclusivamente en la navegación de recreo sin propósito comercial o lucrativo, el propietario del buque. En todos estos supuestos serán responsables subsidiarios los capitanes o patrones de los buques.

En los casos en que no se conozca al propietario o titular de la actividad empresarial del buque utilizado exclusivamente en la navegación de recreo, será responsable de las infracciones cometidas su capitán, patrón o usuario.

b) En las infracciones cometidas con ocasión de la navegación marítima de buques mercantes, la empresa naviera titular de la actividad o armador, 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 o armador, 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 los espacios marítimos españoles, serán solidariamente responsables el propietario, el titular de la actividad empresarial, en su caso, y el asegurador de la actividad.

En este caso, los sujetos responsables citados quedarán solidariamente obligados a reparar el daño causado por la contaminación del medio marino. La Administración competente ejecutará o encomendará a costa de los responsables las operaciones que, con carácter de urgencia, pudieran resultar necesarias para la preservación del medio ambiente.

e) En las infracciones cometidas por buques mercantes, a las que se refieren las letras b) y d), la responsabilidad recaerá sobre la entidad que ha aceptado las obligaciones y responsabilidades previstas en el Código Internacional de Gestión de la Seguridad (Código IGS) o en el Convenio sobre el trabajo marítimo, 2006, hecho en Ginebra el 23 de febrero de 2006, cuando les resulten de aplicación.»

Cuarenta y cinco. Se modifican los apartados 1 a 3 y 10 a 13 del artículo 312 y se añaden dos nuevos apartados 14 y 15 a este artículo:

«1. Las infracciones leves serán sancionadas con multas de hasta 100.000 euros.

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

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

1.º En los supuestos del artículo 307.1.b), c), e), f), g) y h), multa de hasta 150.000 euros.

2.º En los supuestos del artículo 307.1.a) y d), multa de hasta 350.000 euros.

b) En las infracciones contra la seguridad marítima, multa de hasta 250.000 euros.

c) En las infracciones contra la ordenación del tráfico marítimo, multa de hasta 150.000 euros.

d) En las infracciones por contaminación del medio marino, multa de hasta 1.200.000 euros.

e) En las infracciones en la prestación de servicios portuarios, multa de hasta 1.200.000 euros.

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

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

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 800.000 euros.

b) En las infracciones contra la seguridad marítima, multa de hasta 1.200.000 euros.

c) En las infracciones contra la ordenación del tráfico marítimo, multa de hasta 500.000 euros.

d) En las infracciones por contaminación del medio marino, multa de hasta 5.000.000 euros.

e) En las infracciones en la prestación de servicios portuarios, multa de hasta 5.000.000 euros.»

«10. En los supuestos de infracciones graves o muy graves contra la seguridad marítima, se podrá acordar la suspensión del título o tarjeta habilitante del capitán, el patrón o demás miembros de la dotación del buque, o del práctico de servicio, de acuerdo con los siguientes criterios:

a) Por la persona titular de la Dirección General de la Marina Mercante para las infracciones graves: suspensión por un período no superior a un año.

b) Por la persona titular de la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible, a propuesta de la persona titular de la Dirección General de la Marina Mercante, para las infracciones muy graves: suspensión por un período entre uno y cinco años.

La suspensión producirá efectos desde que sea firme en vía administrativa y se anotará en el registro de la administración competente para la expedición del título o tarjeta. Esta administración requerirá al interesado la entrega del título o tarjeta.

11. En los supuestos de infracciones graves o muy graves en los que se produzcan lesiones a alguna persona o se ponga en riesgo grave su integridad física, se podrá acordar el decomiso de los buques, embarcaciones, equipos, aparatos, elementos y materiales implicados en la comisión de la infracción.

12. En los supuestos de infracciones graves o muy graves contra la seguridad marítima, la ordenación del tráfico marítimo o la prevención de la contaminación del medio marino, cometidas por buques civiles españoles, se podrá declarar o proponer, según proceda, su baja en los registros marítimos españoles, mediante resolución motivada de la persona titular de la Dirección General de la Marina Mercante.

13. En el caso de que los reconocimientos e inspecciones efectuados a buques y embarcaciones españoles y extranjeros confirmen o revelen deficiencias que tengan como consecuencia la medida de prohibición de la navegación del buque se impondrá como sanción accesoria a la multa principal:

a) El pago de todos los costes de inspección.

El coste de la hora de inspección será de 100 euros. Esta cantidad se actualizará mediante orden ministerial.

b) El abono de los costes derivados, en su caso, de su retención, inmovilización, detención, depósito o de cualquier otra medida de policía administrativa.

14. 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.

15. Las sanciones impuestas por infracciones graves o muy graves, una vez firmes en vía administrativa, podrán hacerse públicas, en función de la relevancia o grado de responsabilidad o de cualesquiera otras circunstancias de la infracción cometida, a fin de reforzar la ejemplaridad de las sanciones.»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 34-1

13 de septiembre de 2024

Pág. 46

Cuarenta y seis. Se modifica el apartado 2 y añaden dos nuevos apartados 3 y 4 al artículo 313:

«2. Con independencia de la sanción que proceda, en su caso, las Autoridades Portuarias podrán acordar la aplicación de multas coercitivas, de acuerdo con lo previsto en el artículo 103 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, y que no tendrán carácter tributario, 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 o 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.

3. Con independencia de la sanción que proceda, la persona titular de la Dirección General de la Marina Mercante podrá acordar la imposición de multas coercitivas, de acuerdo con lo previsto en el artículo 103 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre.

Las multas coercitivas se impondrán en caso de incumplimiento de lo ordenado por la Administración marítima para la salvaguarda de la seguridad marítima, la ordenación del tráfico marítimo y la prevención de la contaminación del medio marino, en el plazo concedido al afecto.

La cuantía de cada una de las multas coercitivas no podrá superar el 20 por ciento de la sanción propuesta o que se hubiere impuesto.

4. La resolución por la que se declare la inexactitud, falsedad u omisión, de carácter esencial, de cualquier dato o información que se incorpore a una declaración responsable o a una comunicación, o la falta de presentación de estas o de la documentación requerida para acreditar el cumplimiento de lo declarado o comunicado ante la Administración marítima, podrá determinar la obligación del interesado de restituir la situación jurídica al momento previo al reconocimiento o al ejercicio del derecho o al inicio de la actividad correspondiente, así como la imposibilidad de instar un nuevo procedimiento con el mismo objeto durante un periodo de tiempo entre 3 meses y 1 año.»

Cuarenta y siete. Se da nueva redacción al artículo 315:

«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 producida desde buques o plataformas fijas u otras instalaciones que se encuentren en aguas situadas en espacios marítimos en los que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.

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

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

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

3.º En la prestación de servicios portuarios.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

d) A la persona titular de la Dirección General de la Marina Mercante en los supuestos de infracciones graves:

- 1.º Relativas al uso del puerto y al ejercicio de actividades que se prestan en él, en el ámbito de sus competencias.
- 2.º Contra la seguridad y protección marítimas.
- 3.º Contra la ordenación del tráfico marítimo.
- 4.º Relativas a la prevención de la contaminación producida desde buques o plataformas fijas u otras instalaciones que se encuentren en espacios marítimos españoles.

e) A la persona titular de la Dirección General de la Marina Mercante, en el ámbito de sus competencias, en los casos de infracciones muy graves, en cuantía hasta 1.200.000 euros.

f) Al Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria, en el ámbito de sus competencias, en los casos de infracciones muy graves, en cuantía hasta 1.200.000 euros.

g) A la persona titular de la Secretaría de Estado de Transportes y Movilidad Sostenible, a propuesta de Puertos del Estado, o de la persona titular de la Dirección General de la Marina Mercante, en el ámbito de sus competencias, en los casos de infracciones muy graves, en cuantía superior a 1.200.000 euros y hasta 2.500.000 euros.

h) A la persona titular del Ministerio, a propuesta de la persona titular de la Secretaría de Transportes y Movilidad Sostenible, en los casos de infracciones muy graves, en cuantía superior a 2.500.000 euros.

2. Estos límites, así como la cuantía de las multas, podrán ser actualizados o modificados por las leyes de presupuestos generales del Estado, 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.»

Cuarenta y ocho. Se da una nueva redacción a la sección 4.ª del capítulo II del título IV del libro tercero:

«Sección 4.ª *Procedimiento administrativo sancionador y medidas provisionales*

Artículo 317. *Procedimiento.*

1. En el ejercicio de la potestad sancionadora, en los supuestos de infracciones tipificadas en la presente ley, se respetarán los principios de la potestad sancionadora establecidos en la Ley 40/2015, de 1 de octubre, y se cumplirán las normas de procedimiento establecidas en los artículos siguientes y, supletoriamente, en la Ley 39/2015, de 1 de octubre.

2. El personal y los responsables de la Autoridad Portuaria o de la Administración marítima estarán obligados a formular las denuncias y tramitar las que se presenten por otros órganos de la Administración española o extranjera, y resolver las de su competencia imponiendo las sanciones procedentes.

A los efectos indicados, el personal con funciones de inspección o control estará facultado para acceder a:

- a) Las superficies e instalaciones objeto de concesión o autorización situadas en la zona de servicio de los puertos.
- b) Los buques y plataformas de pabellón español.
- c) Los buques de pabellón extranjero que se encuentren en los espacios marítimos españoles en los que deban realizarse las comprobaciones y actuaciones

correspondientes, con las limitaciones, en su caso, establecidas en los convenios internacionales suscritos por España.

Se exceptúan de esta facultad aquellas zonas de las instalaciones, buques y plataformas que tengan la consideración legal de domicilio, en los que la labor inspectora deberá ajustarse a las reglas que garantizan su inviolabilidad.

3. 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.

4. Cuando los presuntos responsables tengan su residencia en el extranjero, se les requerirá para que señalen un domicilio en España, a efectos de notificaciones. Este requerimiento se efectuará en las medidas provisionales que se adopten con anterioridad o en el propio acuerdo de iniciación del procedimiento sancionador.

Artículo 318. *Medidas provisionales.*

1. Además de las medidas provisionales expresamente previstas en el artículo 56 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, el órgano competente para el ejercicio de la potestad sancionadora, mediante acuerdo motivado, podrá ordenar la inmediata retención del buque o embarcación supuestamente implicados en la comisión de la infracción.

Asimismo, podrá acordar la retención de los equipos, aparatos, elementos y materiales implicados en la comisión de la infracción.

Excepcionalmente, el Director de la Autoridad Portuaria podrá acordar la retención del buque como medida provisional cuando se requiera una decisión inmediata.

2. La adopción de la medida de retención de un buque o embarcación prevista en el apartado anterior por la Administración marítima se podrá adoptar siempre que se trate de infracciones graves o muy graves y se fundará:

a) En la necesidad de asegurar la eficacia de la resolución que pudiera recaer en el procedimiento que se incoe al efecto.

b) En la necesidad de evitar el mantenimiento de los efectos de la infracción o en atención a las exigencias de los intereses generales, a que se refiere esta ley.

c) En la necesidad de asegurar las obligaciones derivadas de la contaminación del medio marino.

Para adoptar esta medida se podrá solicitar la colaboración de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, cuando sea necesario.

3. Los gastos que genere la retención de un buque o embarcación o de equipos, aparatos, elementos y materiales serán a cargo de los responsables de la infracción.

Artículo 319. *Sustitución de la medida de retención de un buque o embarcación.*

1. La adopción de la medida de retención de un buque o embarcación, así como de equipos, aparatos, elementos y materiales, se podrá sustituir por la constitución de una garantía en efectivo, aval prestado por entidades de crédito, establecimientos financieros de crédito o sociedades de garantía recíproca, o seguro de caución otorgado por entidades aseguradoras conforme a lo establecido en la regulación de la Caja General de Depósitos.

Cuando no fuera posible constituir una garantía en la forma prevista en el párrafo anterior, se podrá consignar la cantidad exigida ante notario, de acuerdo con lo dispuesto en la legislación notarial, con orden de constituir una garantía en efectivo en la Caja General de Depósitos en el plazo máximo de 3 días hábiles.

De manera excepcional, cuando se acredite que no ha sido posible constituir una garantía con arreglo a los párrafos anteriores y las circunstancias lo justifiquen, la persona titular de la Dirección General de la Marina Mercante podrá admitir otra garantía de efectos equivalentes. Estas garantías se presentarán en documento traducido al español, se emitirán en euros, tendrán carácter indefinido, incluirán como garantizados a todos los responsables en el procedimiento administrativo sancionador de que se trate y se extenderán sus efectos a cualquier otro que pudiera sustanciarse por los mismos hechos. Estas garantías serán pagaderas a primer requerimiento de la persona titular de la Dirección General de la Marina Mercante cuando la obligación de pago esté determinada en una resolución que ponga fin a la vía administrativa. La resolución de cualquier controversia que derive de la tramitación y exigencia de pago de estas garantías será competencia exclusiva de los tribunales españoles y así se hará constar expresamente en ellas.

2. El levantamiento de la retención del buque o embarcación quedará condicionado a la designación de domicilio prevista en el apartado 4 del artículo 317.

Artículo 320. *Retención de embarcaciones de recreo.*

1. La retención de una embarcación de recreo supondrá la prohibición de navegación y su permanencia en el puerto o instalación de amarre habitual.

Cuando sea necesario acordar el depósito o precinto de una embarcación destinada a un uso de recreo o deportivo, en la resolución sancionadora que recaiga se exigirá al responsable de la infracción el abono de los costes generados por la adopción de esta medida.

2. Si durante la tramitación del procedimiento se constata que el importe los gastos que genera el depósito o precinto de la embarcación supera su valor, acreditado mediante informe de la autoridad que ordenó esta medida, previa audiencia del propietario, se llevará a cabo su enajenación a la mayor brevedad o se acordará su desguace si así lo exige el estado de la embarcación. No obstante, abonados los gastos que corresponda, se autorizará al propietario la retirada de la embarcación siempre que respete la prohibición de navegación hasta que finalice el procedimiento sancionador. En todo caso, los gastos generados por el depósito o precinto de la embarcación, así como del desguace si se lleva a efecto, serán de cuenta del propietario.

La enajenación de las embarcaciones se realizará mediante subasta notarial, a instancias de la Capitanía Marítima. El producto de la enajenación se ingresará en el Tesoro Público, previa detracción de los gastos del procedimiento y de las tasas y tarifas de puertos, de salvamento marítimo y lucha contra contaminación marítima devengadas y demás tributos por los que pueda responder la embarcación. En el supuesto de tratarse de embarcaciones sin estatuto aduanero de la Unión Europea, la disposición de la embarcación deberá cumplir con la legislación aduanera aplicable.

3. Con carácter previo al levantamiento de la medida de retención de la embarcación, los interesados habrán de acreditar ante la Administración marítima el abono de la sanción impuesta y de los costes del depósito o precinto. Asimismo, deberán acreditar la regularización de la situación de la embarcación. El plazo para solicitar el levantamiento de la medida de retención será de dos meses a contar desde el pago efectivo de la sanción y de los costes del depósito o precinto.

4. Transcurridos tres meses desde la firmeza de la sanción impuesta, si no se hubieran abonado los costes del depósito o precinto de la embarcación, la instalación náutico-deportiva o el concesionario del amarre, atraque o instalación portuaria o terrestre donde se localice el buque o embarcación podrán iniciar el expediente en materia de abandono de buques y embarcaciones de recreo, previsto en los artículos 525 y siguientes de la Ley de Navegación Marítima.

5. Cuando se constate que cualquier embarcación se destina a fines delictivos, se entregará a las autoridades competentes para que decidan sobre su decomiso o destrucción.

Artículo 321. *Plazo máximo para resolver.*

El plazo máximo para dictar y notificar la resolución de los procedimientos administrativos sancionadores será de doce meses, desde la fecha en que se dicte el acuerdo de iniciación.»

Cuarenta y nueve. Se añade una sección 5.^a al capítulo II del título IV del libro tercero:

«Sección 5.^a *Procedimiento administrativo sancionador en el ámbito de la marina civil*

Artículo 322. *Iniciación del procedimiento.*

Serán órganos competentes para acordar la iniciación de procedimientos administrativos sancionadores por infracciones tipificadas en la presente ley:

- a) La persona titular de la Capitanía Marítima, para las infracciones graves y leves.
- b) La persona titular de la Dirección General de la Marina Mercante, para las infracciones muy graves.

Artículo 323. *Instrucción del procedimiento.*

1. Será competente para la instrucción el funcionario de la Administración marítima, designado por el órgano competente para iniciar el procedimiento, sin que sea imprescindible que el instructor preste sus servicios en el mismo órgano que lo inicie. En todo caso deberá entenderse que el funcionario designado para la instrucción del procedimiento tendrá el carácter de órgano instructor.

2. La fase de instrucción finaliza con la notificación a los interesados o sus representantes de la propuesta de resolución, en la que se indicará la puesta de manifiesto del procedimiento y se concederá el plazo para formular alegaciones y presentar los documentos e informaciones que se estimen pertinente ante el órgano competente para resolver. Finalizada la instrucción del procedimiento el órgano instructor elevará el expediente completo al órgano competente para sancionar.

La calificación jurídica de la infracción y la cuantía de la sanción incluidas en la propuesta de resolución no vincularán al órgano competente para resolver.

3. Durante el plazo de alegaciones concedido, los interesados podrán reconocer su responsabilidad sobre los hechos infractores. En este caso, el órgano competente para resolver reducirá el importe de la sanción a imponer en un 30 por ciento. Cuando la sanción tenga única y exclusivamente carácter pecuniario, si el infractor procede a su pago voluntario con anterioridad a la resolución del procedimiento, su importe se reducirá el 20 por ciento. Estas reducciones son acumulables entre sí y su efectividad estará condicionada al desistimiento o renuncia de cualquier acción o recurso en vía administrativa contra la sanción.

Artículo 324. *Prueba.*

Las actas de inspección levantadas por los inspectores adscritos a los órganos de la Administración marítima, así como las actas de constatación de hechos acaecidos provenientes de otros órganos de la Administración española o extranjera, siempre que se formalicen observando los requisitos legales pertinentes, 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 señalar o aportar los presuntos responsables.

Artículo 325. *Acceso a los datos de localización de los sujetos infractores.*

Las autoridades y órganos administrativos competentes en la materia sancionadora regulada en esta ley podrán acceder a los datos relativos a los sujetos infractores que estén directamente relacionados con la investigación de los hechos constitutivos de infracción, a los solos efectos de la iniciación de los procedimientos. En estos casos no será necesario consentimiento previo del titular de los datos, de conformidad con lo establecido en las normas de protección de datos. A estos efectos, el Instituto Nacional de Estadística facilitará al personal de aquellos órganos el acceso a los ficheros en los que obren datos sobre el domicilio del interesado recogidos en el Padrón Municipal, a los efectos de la iniciación del procedimiento sancionador.»

Cincuenta. Se añade una nueva sección 6.^a al capítulo II del título IV del libro tercero:

«Sección 6.^a *Medidas cautelares en colaboración con otros órganos u organismos públicos*

Artículo 326. *Retención de un buque o embarcación a petición de otros órganos u organismos públicos.*

1. La Administración marítima podrá acordar la retención de un buque o embarcación, de conformidad con el procedimiento previsto en esta ley, previa solicitud motivada de otros órganos u organismos de la Administración General del Estado, cuando así lo requieran para el ejercicio de sus competencias y siempre que se trate de una medida proporcionada.

2. Los costes que se produzcan como consecuencia de la retención del buque o embarcación serán a cargo del responsable de la conducta o circunstancia que da lugar a la adopción de la medida. No obstante, se excluirán de esta obligación las tasas que se hubiesen devengado en caso de responsabilidad subsidiaria del órgano u organismo que acordó la retención.

Artículo 327. *Medidas cautelares como consecuencia de medidas restrictivas o sanciones internacionales.*

1. La Administración marítima acordará la retención de un buque o embarcación que se vea afectado por la adopción de medidas restrictivas o sanciones internacionales.

2. Las condiciones de la retención serán las que establezca la resolución sancionadora o, en su caso, el órgano competente para su cumplimiento o supervisión. La Administración marítima determinará las medidas de seguridad que deberán cumplirse durante el tiempo que dure la retención del buque o embarcación.»

Cincuenta y uno. Se da nueva redacción a la disposición adicional decimosexta:

«Disposición adicional decimosexta. *Excepciones al silencio positivo en los procedimientos de la marina mercante.*

Como excepción a lo dispuesto en el artículo 24 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, y fundado en razones de protección de la seguridad marítima y del medio ambiente, en los siguientes procedimientos de la marina mercante el silencio tendrá un efecto desestimatorio:

- 1.º Procedimiento sobre autorización de construcción de buques.
- 2.º Procedimiento sobre autorización de obras de reforma y cambio de motor.
- 3.º Procedimiento sobre pruebas oficiales de funcionamiento de buques.
- 4.º Procedimiento sobre autorización de botadura de naves.
- 5.º Procedimiento sobre pruebas de motores.

- 6.º Procedimiento sobre pruebas de estabilidad.
- 7.º Procedimiento sobre homologación y aprobación de equipos para buques.
- 8.º Procedimiento sobre expedición, renovación, prórroga y visado de certificados de cumplimiento de Convenios Internacionales y normativa interna.
- 9.º Procedimiento sobre exenciones y equivalencias en materia de certificados.
- 10.º Procedimiento sobre cambios de clasificación de buques.
- 11.º Procedimiento sobre asignación de números para el funcionamiento de sistemas de radiocomunicación.
- 12.º Procedimiento sobre autorización de instalaciones de equipos de radiocomunicación.
- 13.º Procedimiento sobre autorizaciones para la instalación de estaciones de radiocomunicación de buque.
- 14.º Procedimiento sobre adaptación de buques al sistema SMSSM.
- 15.º Procedimiento de evaluación de conformidad de equipos marinos.
- 16.º Procedimiento sobre acceso a exámenes de titulaciones profesionales o náuticas de recreo.
- 17.º Procedimiento sobre certificados para personal marítimo sobre especialidad y seguridad marítima.
- 18.º Procedimiento de titulaciones profesionales y de títulos náuticos de recreo y tarjetas.
- 19.º Procedimientos sobre la libreta de navegación marítima y el documento de identidad del marino (DIM).
- 20.º Procedimientos sobre centros de formación.
- 21.º Procedimiento sobre autorización de vertidos al mar de material procedente de obras portuarias de dragado.
- 22.º Procedimiento sobre autorización de tripulaciones mínimas de seguridad.
- 23.º Procedimiento sobre habilitaciones y exenciones de practica.
- 24.º Procedimiento sobre autorización para el transporte de mercancías peligrosas.
- 25.º Procedimiento de autorización expresa para el despacho de buques.
- 26.º Procedimiento sobre autorización o prohibición de entrada y salida en aguas españolas.
- 27.º Procedimiento sobre autorización de operaciones fuera de límites.
- 28.º Procedimiento sobre autorización de remolque.
- 29.º Procedimiento de inscripción de embarcaciones destinadas a un uso de recreo o deportivo.
- 30.º Procedimiento de otorgamiento de los permisos temporales de navegación.
- 31.º Procedimiento sobre autorización de actividades náutico-deportivas.
- 32.º Procedimiento sobre autorización de servicios de temporada en playas.»

Cincuenta y dos. Se da nueva redacción a la disposición adicional trigésima cuarta:

«Disposición adicional trigésima cuarta. *Actualización de las cuantías del seguro obligatorio de responsabilidad civil de suscripción obligatoria para embarcaciones de recreo o deportivas.*

Se eleva la cobertura del seguro de responsabilidad civil de suscripción obligatoria exigida reglamentariamente para embarcaciones de recreo o deportivas, y se establece un límite conjunto para daños personales y materiales de 650.000 euros y un límite por víctima de 240.000 euros.

Reglamentariamente se actualizarán los límites del seguro de responsabilidad civil de suscripción obligatoria para embarcaciones de recreo o deportivas.»

Cincuenta y tres. Se da nueva redacción a la disposición adicional trigésima quinta:

«Disposición adicional trigésima quinta. *Ámbito de aplicación del Reglamento (UE) 2017/352 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de febrero de 2017, por el que se crea un marco para la prestación de servicios portuarios y se adoptan las normas comunes sobre la transparencia financiera de los puertos.*

El Reglamento (UE) 2017/352 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de febrero de 2017, por el que se crea un marco para la prestación de servicios portuarios y se adoptan las normas comunes sobre la transparencia financiera de los puertos se aplica a todos los puertos de interés general incluidos en el anexo I de este texto refundido, en atención a lo previsto en el apartado 6 del artículo 1 del citado reglamento.»

Cincuenta y cuatro. Se añade una nueva disposición adicional:

«Disposición adicional trigésima séptima. *Tratamiento de la información.*

La información almacenada por los diferentes registros y sistemas regulados 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 de la Secretaría de Estado de Digitalización e Inteligencia Artificial.

Toda información no sujeta a consideraciones de privacidad o sometida a la protección de la propiedad intelectual, de la propiedad industrial o del secreto comercial, deberá ser publicada como datos abiertos de acuerdo con la normativa de reutilización de la información del sector público.»

Cincuenta y cinco. Se añade una nueva disposición transitoria undécima:

«Disposición transitoria undécima. *Arqueo de buques o embarcaciones a efectos del cálculo de las tasas de la marina mercante.*

Para el cálculo de aquellas tasas que se determinen en atención del arqueo del buque o embarcación medido en GT, cuando el buque no disponga de esta unidad de medida, se utilizará como unidad la TRB hasta su conversión en GT por desaparición de esta unidad de medida.»

Artículo dos. *Modificaciones de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima.*

La Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima queda modificada como sigue:

Uno. Se da nueva redacción al segundo párrafo del apartado XII del preámbulo:

«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 expedientes que se mantienen. Y, como novedades, se introducen dos nuevos expedientes, el relativo al extravío, sustracción o destrucción del conocimiento de embarque y el de abandono de buques y embarcaciones de recreo. Todos ellos se agrupan ahora bajo de la denominación de «certificación pública de expedientes de Derecho marítimo», cuya tramitación y resolución se atribuye a los notarios.»

Dos. En el índice se modifica el texto correspondiente a título X:

«Título X. Certificación pública de determinados expedientes de derecho marítimo. Artículos 501 a 529.

Capítulo I. Disposiciones generales. Artículos 501 a 503.

Capítulo II. De la protesta de mar por incidencias del viaje. Artículos 504 y 505.

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 34-1

13 de septiembre de 2024

Pág. 54

Capítulo III. De la liquidación de avería gruesa. Artículos 506 a 511.

Capítulo IV. Del depósito y venta de mercancías y equipajes en el transporte marítimo. Artículos 512 a 515.

Capítulo V. Del expediente sobre extravío, sustracción o destrucción del conocimiento de embarque. Artículos 516 a 522.

Capítulo VI. De la enajenación de efectos mercantiles alterados o averiados. Artículos 523 y 524.

Capítulo VII. De los expedientes en materia de abandono de buques y embarcaciones de recreo. Artículo 525 a 529.»

Tres. Se modifica el apartado 3 del artículo 8:

«3. La Administración Marítima prohibirá emprender la navegación a aquellos 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.»

Cuatro. Se da nueva redacción al apartado 1 del artículo 18:

«1. Para hacerse a la mar o, en general, para emprender la navegación, todo buque requiere la previa autorización o habilitación 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 establezcan reglamentariamente.»

Cinco. Se da nueva redacción al segundo párrafo del apartado 3 del artículo 22:

«Los submarinos extranjeros y otros vehículos autónomos 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.»

Seis. Se da nueva redacción al apartado 1 del artículo 33:

«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, así como la información que les sea solicitada para determinar si se ha cometido una infracción, de conformidad con los procedimientos que se determinen reglamentariamente.»

Siete. Se da nueva redacción al artículo 57:

«Artículo 57. *Embarcación.*

Se entiende por embarcación el vehículo que carezca de cubierta corrida y el de eslora inferior a veinticuatro metros. Las motos náuticas, así como otras unidades menores, tienen la consideración de embarcaciones, cuyas normas les resultan de aplicación con las especificaciones que se establezcan reglamentariamente, en atención a sus características de propulsión o de utilización.»

Ocho. Se introduce un segundo párrafo nuevo en el apartado 1 del artículo 59:

«No tendrán la consideración de plataformas fijas 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.»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 34-1

13 de septiembre de 2024

Pág. 55

Nueve. Se modifica el apartado 2 del artículo 65:

«2. La matrícula de un buque o embarcación corresponde a la Administración Marítima a través de los registros marítimos españoles y va destinada a mantener la identificación y el control administrativo de los buques y embarcaciones españoles. Los registros marítimos españoles se regirán por lo establecido en esta ley y en la legislación de marina mercante, así como en los reglamentos correspondientes.»

Diez. Se da nueva redacción al apartado 1 del artículo 66:

«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 los registros marítimos españoles mediante comunicaciones que deberán cursarse automáticamente en la forma que reglamentariamente se determine.»

Once. Se da nueva redacción al segundo párrafo del apartado 3 del artículo 69:

«La inscripción del buque en construcción se podrá efectuar presentando copia certificada de su matrícula o asiento, expedida por la Capitanía Marítima en que esté matriculado o en virtud de cualquiera de los documentos del artículo 73.»

Doce. Se modifican los apartados 1 y 3 del artículo 71:

«1. La primera inscripción de cada buque en el Registro será de dominio y se practicará en virtud de comunicación por el registro marítimo español correspondiente, al que se podrá solicitar también que expida certificación del abanderamiento del buque. El interesado acompañará a su solicitud el 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.»

«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 marítimo español que corresponda que haga constar la baja del buque.»

Trece. Se da nueva redacción al artículo 78:

«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 Registro, 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. Reglamentariamente se podrán establecer salvedades y especialidades en relación con esta documentación 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.»

Catorce. Se da nueva redacción al artículo 79:

«Artículo 79. *Documentación de los buques y embarcaciones de recreo o deportivos.*

Reglamentariamente se establecerá un régimen simplificado de documentación para los buques y embarcaciones de recreo o deportivos.»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 34-1

13 de septiembre de 2024

Pág. 56

Quince. Se da nueva redacción al artículo 80:

«Artículo 80. *Certificado de Registro.*

1. El Certificado de Registro acredita la nacionalidad española del buque, que el buque está legalmente matriculado en España 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.

2. El Certificado de Registro 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.

3. El Certificado de Registro 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 de Registro se expedirá en español y en inglés, siendo su denominación en este idioma "Certificate of Registry".»

Dieciséis. Se da nueva redacción al apartado 1 del artículo 85:

«1. Los Diarios de Navegación y los Cuadernos de Máquinas y de Bitácora deberán llevarse foliados, rubricados y sellados en su primera hoja por 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.»

Diecisiete. El artículo 88 queda redactado como sigue:

«Artículo 88. *Abanderamiento de buques.*

El abanderamiento es el acto que otorga el derecho a enarbolar el pabellón español. Todos los buques matriculados en los registros marítimos españoles estarán abanderados en España.

Las condiciones para la concesión del abanderamiento se rigen por lo dispuesto en la normativa de marina mercante.

Las disposiciones de este capítulo se aplicarán a embarcaciones, artefactos navales y plataformas fijas.»

Dieciocho. Se da nueva redacción al artículo 89:

«Artículo 89. *Navegación con pabellón nacional.*

La navegación bajo pabellón nacional se realizará una vez obtenido el Certificado de Registro. 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.»

Diecinueve. Se modifica el apartado 1 del artículo 91:

«1. Fuera de los supuestos de abanderamiento temporal contemplados en esta ley, un buque no podrá estar simultáneamente matriculado en uno de los registros marítimos españoles y en el registro de buques de otro u otros Estados.»

Veinte. Se da nueva redacción al apartado 1 del artículo 93:

«1. A salvo lo dispuesto en el artículo 484, no se autorizará la baja del buque en uno de los registros marítimos españoles 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.»

Veintiuno. El apartado 1 del artículo 95 queda redactado como sigue:

«1. En el caso de abanderamiento temporal de buques en España, los registros marítimos españoles no practicarán la anotación temporal en la hoja de asiento mientras no se cercioren de la suspensión de la nacionalidad y del derecho a enarbolar el pabellón en el registro de procedencia.»

Veintidós. Los apartados 2 y 3 del artículo 96 pasan a tener la siguiente redacción:

«2. A efectos de lo dispuesto en el apartado anterior, los registros marítimos españoles anotarán el Estado cuyo pabellón el buque ha sido autorizado a enarbolar temporalmente, con comunicación a la Sección de Buques del Registro de Bienes Muebles. 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 marítimo español que corresponda, 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.»

Veintitrés. Se da nueva redacción al artículo 97:

«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. Este control se llevará a cabo con arreglo a los requerimientos y estándares establecidos en la normativa nacional e internacional.»

Veinticuatro. Se añade un nuevo apartado 3 en el artículo 124:

«3. Los créditos por suministros o reparaciones y por servicios de consignación prestados a buques nacionales o extranjeros en puertos o espacios marítimos españoles estarán dotados de privilegio marítimo en los términos establecidos en el artículo 6 del Convenio internacional sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval.

Estos créditos se tendrán por nacidos en la fecha en que su pago sea exigible conforme al correspondiente contrato y concurrirán entre sí a prorrata.»

Veinticinco. Se da nueva redacción al apartado 2 del artículo 148:

«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 marítimo español que corresponda, sin que valga prueba en contrario.»

Veintiséis. Se introduce un segundo párrafo nuevo en el artículo 196 con la siguiente redacción:

«Este régimen no será aplicable en los supuestos de venta forzosa del buque, en cuyo caso quedará extinguido el contrato, sin perjuicio de los derechos que puedan corresponder al arrendatario frente al arrendador.»

Veintisiete. Se modifica el apartado 2 del artículo 225:

«2. Si el fletador se hubiere reservado en el contrato la facultad de designar el puerto de destino, se aplicarán las disposiciones del artículo 216.»

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 34-1

13 de septiembre de 2024

Pág. 58

Veintiocho. Se modifica el artículo 228:

«Artículo 228. *Obligación de entrega.*

El porteador deberá entregar sin demora y conforme a lo pactado las mercancías transportadas al destinatario legitimado para recibirlas. Si éste no se presentase o rechazase la entrega, el porteador podrá, a costa del destinatario, almacenar las mercancías hasta su entrega o recurrir al procedimiento de depósito y venta de las mercancías regulado en el capítulo IV del título X de esta ley.»

Veintinueve. Se modifica el apartado 3 del artículo 276 y se añade un nuevo apartado 4:

«3. En el caso de venta de un buque fletado por tiempo el comprador deberá respetar el contrato cuando este sea de duración superior a un año y conociera su existencia en el momento de adquirir el buque. En los demás supuestos quedará extinguido el contrato, sin perjuicio del derecho del fletador a ser indemnizado por el vendedor.»

«4. Lo dispuesto en los anteriores apartados será igualmente aplicable a otros negocios traslativos del derecho de propiedad del buque.»

Treinta. Se da nueva redacción al artículo 312:

«Artículo 312. *Seguro obligatorio.*

El arrendador está obligado a contratar y mantener vigente, durante toda la duración del contrato, el seguro obligatorio de responsabilidad civil y el seguro de accidente de los ocupantes, u otras garantías financieras que cubran los citados riesgos, en los términos previstos reglamentariamente y de conformidad con lo establecido en el apartado 2 del artículo 406.»

Treinta y uno. Se da nueva redacción al artículo 334:

«Artículo 334. *Limitación de la responsabilidad.*

1. La responsabilidad del operador de manipulación portuaria podrá limitarse conforme a las reglas siguientes:

a) En los casos de pérdida o daño en las mercancías manipuladas, estará limitada a la mayor de las siguientes cantidades: 666'67 derechos especiales de giro por bulto o dos derechos especiales de giro por kilogramo de peso bruto, definidos por el Fondo Monetario Internacional

b) Cuando la pérdida o daño de una parte de la mercancía afecte al valor de otra parte, se tendrá en cuenta, tanto el peso o, en su caso, el número de bultos de las mercancías perdidas o dañadas como el peso o los bultos de las mercancías cuyo valor haya resultado afectado, para determinar ese límite de responsabilidad.

c) Si las mercancías manipuladas fueren agrupadas en contenedores, bandejas de carga u otros medios similares de agrupación, cualquier bulto mencionado en el recibo de recepción por el operador como incluido dentro de dicho medio de agrupación se considerará como un bulto a efectos de limitación de responsabilidad por pérdida o daño. Si en el recibo no se hiciera constar el contenido se considerará que existe un solo bulto.

d) En caso de retraso en la entrega, estará limitada a una suma equivalente a dos veces y media de la remuneración que deba pagársele al operador portuario por sus servicios con respecto a las mercancías que hayan sufrido el retraso, sin exceder de la cuantía total de la remuneración debida por la remesa de que formen parte esas mercancías.

e) En ningún caso, la responsabilidad acumulada por pérdida o daño más la derivada de retraso excederá de la suma que resultaría aplicable por pérdida total de las mercancías en aplicación del apartado 1.a).

2. El operador no podrá prevalerse del derecho a limitar su responsabilidad cuando se pruebe que el daño, la pérdida o el retraso han sido causados por él mismo, intencionadamente o actuando en forma temeraria y con conciencia de su probabilidad.

De igual forma, los auxiliares del operador portuario no podrán prevalerse del derecho a limitar su responsabilidad cuando se pruebe que el daño o la pérdida han sido causados por ellos mismos, intencionadamente o actuando de forma temeraria y con conciencia de su probabilidad.»

Treinta y dos. Se da nueva redacción al apartado 1 del artículo 339:

«1. La responsabilidad civil nacida de abordaje se regulará por lo dispuesto en el Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Abordaje, firmado en Bruselas el 23 de septiembre de 1910, cualquiera que sea el pabellón de los buques, la nacionalidad o residencia de los interesados y el lugar en que haya tenido lugar el abordaje. Supletoriamente serán de aplicación las disposiciones de este Capítulo.»

Treinta y tres. Se modifica el artículo 342:

«Artículo 342. *Supuestos de solidaridad.*

1. Ambos armadores son solidariamente responsables en los casos de abordaje por culpa compartida con respecto a los daños personales sufridos por terceros.

2. El armador que haya abonado una indemnización en virtud de dicha solidaridad gozará de acción de repetición contra el otro armador en proporción al grado de culpa de su buque.»

Treinta y cuatro. Se da nueva redacción al artículo 353:

«Artículo 353. *Liquidación privada.*

La liquidación de averías hecha privadamente, y salvo que en el título que la origina se haya pactado otra cosa, carece de fuerza de obligar para los interesados.»

Treinta y cinco. Se da nueva redacción al artículo 393:

«Artículo 393. *Relación con el régimen de responsabilidad.*

El régimen de limitación de responsabilidad se aplicará con independencia de que la responsabilidad se exija en un proceso judicial de naturaleza civil, social o penal, en vía administrativa o bien en un procedimiento arbitral.»

Treinta y seis. Se modifica el apartado 1 del artículo 394:

«1. Las normas de este título se aplicarán siempre que cualquiera de los titulares del derecho a limitar invoque dicho derecho ante los órganos judiciales, administrativos o arbitrales españoles que resulten competentes. A tal efecto será irrelevante la nacionalidad o domicilio de los acreedores o deudores, así como el pabellón del buque respecto al cual se invoque el derecho de limitación.»

Treinta y siete. Se modifican las letras a) y c) del apartado 1 del artículo 396:

«a) Reclamaciones por muerte o lesiones corporales, o por pérdidas o daños sufridos en las cosas, incluidos daños a obras portuarias, vías navegables, ayudas

a la navegación y demás bienes del demanio marítimo o portuario, que se hayan producido a bordo o estén directamente vinculados con la utilización y navegación del buque o con operaciones de salvamento, así como los perjuicios derivados de cualesquiera de esas causas.»

«c) Reclamaciones relacionadas con perjuicios derivados de la lesión de derechos que no sean contractuales, irrogados directamente con ocasión de la utilización y navegación del buque o con operaciones de salvamento.»

Treinta y ocho. El apartado 2 del artículo 399 queda redactado como sigue:

«2. Los límites de responsabilidad aplicables para los buques y embarcaciones con arqueo inferior a 300 toneladas son:

a) 3,02 millones de derechos especiales de giro para las reclamaciones relacionadas con muerte o lesiones corporales.

b) 1,51 millones de derechos especiales de giro para las demás reclamaciones limitables.»

Treinta y nueve. Se da nueva redacción al apartado 2 del artículo 472:

«2. El juez exigirá en todo caso garantía en cantidad suficiente para responder de los daños, perjuicios y costas que puedan ocasionarse. Esta fianza podrá ser de cualquiera de las clases que reconoce el Derecho, incluido el aval bancario, seguro de caución o garantía equivalente.

La cuantía de la garantía será como mínimo del 5 por ciento del importe del crédito marítimo alegado. Y, una vez fijada, se podrá revisar la cuantía de la garantía, de oficio o a instancia de parte, en atención a los siguientes criterios relacionados con el buque objeto de embargo:

- a) Su porte y dimensiones.
- b) El coste derivado de su estancia en el puerto.
- c) Su precio de mercado por día.
- d) Si está o no sujeto a línea regular.
- e) Si está o no cargado.
- f) Sus compromisos contractuales.

Asimismo, el juez podrá tener en cuenta para la fijación de la garantía si el embargante tiene bienes ejecutables en España u otras causas similares.

No se exigirá garantía alguna cuando se aleguen créditos salariales garantizados con privilegio marítimo.»

Cuarenta. Se modifica el apartado 1 del artículo 489:

«1. Cuando la limitación se alegue en un procedimiento judicial penal, contencioso-administrativo o de lo social, en un procedimiento administrativo, o en un arbitraje, la solicitud de constitución del fondo se presentará ante el Juzgado de lo Mercantil del mismo lugar en el que se tramite cualquiera de esos procedimientos. Se deberá acreditar que se ha iniciado el trámite de constitución del fondo mediante testimonio al Juzgado de lo Penal, de lo Contencioso-administrativo o de lo Social, órgano administrativo, árbitro o tribunal arbitral, en el mismo plazo señalado en el artículo anterior.

En estos casos, las sentencias, resoluciones firmes o laudos dictados en aquellos procedimientos no serán ejecutables sino contra el fondo regularmente constituido.»

Cuarenta y uno. Se da nueva redacción al artículo 516:

«Artículo 516. *Notario competente.*

Para conocer del expediente regulado en este capítulo será competente el notario con sede en el lugar de destino fijado en el conocimiento para la entrega de las mercancías. Cuando el lugar de emisión del título y el puerto de descarga se encuentren en España, también será competente el notario con sede en el lugar de emisión del conocimiento de embarque.»

Cuarenta y dos. Se incorpora un nuevo capítulo VII al título X:

«CAPÍTULO VII

De los expedientes en materia de abandono de buques y embarcaciones de recreo

Artículo 525. *Ámbito de aplicación y legitimación.*

1. Serán aplicables las disposiciones contenidas en este capítulo en los casos de abandono de buques y embarcaciones de recreo o deportivos.

2. Se entenderá que se encuentran en situación de abandono los buques y embarcaciones de recreo que, durante un período mínimo de seis meses, han permanecido en alguna instalación náutico-deportiva sin que su titular haya abonado los costes que por ello le correspondían y sin que hubieran sido objeto de navegación habitual. A los efectos del cálculo del período de tiempo indicado será irrelevante si la embarcación ha sido objeto de navegación de forma ocasional.

Este plazo se reducirá a la mitad en el supuesto de que el titular del buque o embarcación no adopte las medidas de seguridad necesarias, o cuando las condiciones técnicas o materiales del buque o embarcación supongan un peligro para la seguridad del puerto, la instalación náutica deportiva o instalación terrestre.

3. Estará legitimado para la iniciación del expediente el titular de la instalación náutico-deportiva o el concesionario del amarre, atraque o instalación portuaria o terrestre donde se localice el buque o embarcación.

4. En caso de naufragio o accidente de un buque o embarcación de recreo, si el propietario o asegurador no se hacen cargo de la remoción, la Administración marítima podrá instar la iniciación del expediente, sin necesidad de esperar los plazos previstos en este capítulo.

5. El expediente se tramitará ante notario hábil en el lugar en el que se encuentre el buque o embarcación.

Artículo 526. *Solicitud.*

1. En la solicitud de declaración de abandono de un buque o embarcación de recreo se acreditarán los siguientes extremos:

a) Que el buque o embarcación ha permanecido amarrado, atracado, fondeado o varado en seco en el mismo lugar dentro de un puerto, instalación náutico-deportiva o instalación terrestre, al menos, durante alguno de los plazos señalados en el artículo anterior.

b) Que el propietario, armador o persona autorizada del buque o embarcación de recreo no ha abonado en el plazo de, al menos, tres meses las tasas, tarifas, facturas, costes o gastos de amarre o depósito correspondientes al citado período; o que, por idéntico período, ha hecho dejación de las medidas necesarias para evitar que el buque o embarcación suponga un peligro para la seguridad del puerto, la instalación náutica deportiva o instalación terrestre.

c) Que no ha sido posible contactar durante ese plazo con el propietario, armador o persona autorizada en el lugar o dirección, física o electrónica, señalado

por aquellos en la declaración de entrada del buque o embarcación en el puerto, instalación náutico-deportiva o instalación terrestre.

2. La solicitud irá acompañada de la siguiente documentación:

a) Copia de la documentación del buque o embarcación que haya sido entregada al solicitante en el momento de entrada en el puerto u ocupación del punto de atraque, con identificación de un domicilio en España o, en su defecto, de una dirección electrónica para notificaciones.

b) Los documentos o facturas que acrediten la suma a que asciende la deuda con el solicitante de la iniciación del expediente, junto a la manifestación del acreedor legítimo o su representante de que tales facturas no se han satisfecho. La deuda pendiente debe extenderse necesariamente y como mínimo a un periodo de tres meses.

c) Los justificantes de envío de comunicaciones e intentos de localización de su propietario, armador o persona autorizada en el domicilio o la dirección, física o electrónica, designado por ellos y firmado en la declaración de entrada del buque o embarcación. Deberán acreditarse, al menos, dos intentos de notificación en el plazo de tres meses.

Artículo 527. *Procedimiento.*

1. El notario, comprobada la concurrencia de las circunstancias expresadas en la solicitud, iniciará el procedimiento para la declaración de abandono y llevará a cabo las siguientes actuaciones:

a) Incorporará al acta la documentación aportada en la solicitud.

b) Consultará la información relativa a ese buque o embarcación que pueda obrar en el Registro de Bienes Muebles, en los registros españoles de buques y empresas navieras, en el Registro público concursal o, en su caso, el registro de matrícula del Estado donde estuviera abanderado.

c) Requerirá a la menor brevedad de pago al propietario o armador del buque o embarcación de recreo o a la persona autorizada. Este requerimiento se llevará a cabo en el domicilio en España indicado en la solicitud, por cualquiera de los medios previstos en la legislación notarial, del cual se colocará una copia en el tablón de anuncios de la instalación donde se encuentre la embarcación abandonada.

2. Si en el plazo de un mes el propietario del buque o embarcación de recreo no fuera hallado o bien no pagara o diera garantía suficiente de pago, el notario declarará el abandono del buque o embarcación, y acordará su tasación y venta por persona o entidad especializada o en pública subasta, de acuerdo con la legislación notarial.

3. Finalizada la venta del buque, el notario lo comunicará al registro marítimo y al registro público que corresponda, sin perjuicio de la obligación de inscripción en estos registros que recae sobre el comprador.

Artículo 528. *Pago de las deudas.*

1. Con el importe obtenido de la venta del buque o embarcación de recreo se atenderá en primer lugar al pago de los gastos ocasionados por el procedimiento notarial, la tasación y la venta, que no hayan sido provisionados. El remanente se destinará a satisfacer las deudas, debidamente acreditadas, de los acreedores que solicitaron el inicio del expediente, de las Autoridades Portuarias por las tasas pendientes de pago, de los demás tributos por los que pueda responder el buque o la embarcación, así como de aquellos que hubieran tenido conocimiento del expediente posteriormente y se personen justificando adecuadamente su crédito, a juicio del notario.

2. En el supuesto de que existan acreedores marítimos privilegiados o hipoteca naval, serán aplicables las preferencias establecidas en los artículos 122, 137 y 486.

3. Satisfechas las deudas, la cantidad restante permanecerá en la cuenta de consignaciones del notario actuante durante un período de seis meses a disposición del quien fuera propietario de la embarcación abandonada. Transcurrido dicho plazo el notario transferirá esa cantidad al Tesoro Público a través de la Caja General de Depósitos.

4. En el supuesto de buques o embarcaciones que no tengan el estatuto aduanero de la Unión Europea, su disposición estará condicionada al cumplimiento de las formalidades aduaneras que correspondan.

Artículo 529. *Supuesto de embarcaciones de escaso o nulo valor.*

Si la persona o entidad que ha iniciado el expediente de abandono aporta informe de avalúo del buque o embarcación emitido por perito que constate que su valor no permite financiar los gastos de tasación y venta, el notario acordará el desguace del buque o embarcación, cuyos gastos correrán a cargo de quién haya iniciado el procedimiento de abandono, dejándose constancia de todo ello mediante oportuna acta notarial. El desguace se comunicará al registro marítimo, con indicación de la instalación que llevará a cabo el desguace, y al registro público que corresponda.

El perito que elabore el informe de avalúo del buque o embarcación se designará con arreglo a la legislación notarial y deberá tener conocimiento del mercado náutico.

En estos casos, el periodo mínimo de abandono del buque o embarcación para poder iniciar el expediente será de tres meses.»

Disposición adicional primera. *Adaptación de la terminología.*

1. Las referencias que se contienen en el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, así como en los reglamentos que lo desarrollan, a las zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción se entenderán referidos a los espacios marítimos españoles.

2. Las referencias en otras leyes y reales decretos al certificado de matrícula, a la patente de navegación, al certificado de registro español —permiso de navegación y al certificado de navegabilidad se entenderán hechas, cuando tenga lugar su entrada en vigor, al certificado de registro y, en el caso de las embarcaciones de recreo, al certificado de registro y navegación.

3. Las referencias contenidas en el artículo 73 de la Ley 19/1994, de 6 de julio, de modificación del Régimen Económico y Fiscal de Canarias, se entenderán realizadas de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 253 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, y de la Ley de Navegación Marítima.

Disposición adicional segunda. *Supresión de la Comisión Nacional de Salvamento Marítimo.*

Se suprime la Comisión Nacional de Salvamento Marítimo prevista en el artículo 64.4 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, cuyas funciones se atribuyen al Comité Asesor Marítimo.

Disposición transitoria única. *Régimen jurídico aplicable a las embarcaciones y buques de recreo que se encuentren en situación de abandono a la entrada en vigor del Capítulo VII del Título X de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima.*

El Capítulo VII del Título X de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, relativo a los expedientes en materia de abandono de embarcaciones y buques de recreo, resultarán de aplicación a los buques y embarcaciones de recreo que se encuentren en

BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Serie A Núm. 34-1

13 de septiembre de 2024

Pág. 64

situación de abandono a la entrada en vigor de esta ley, sin que resulte exigible la reanudación de nuevos plazos para que se considere que se encuentran en esa situación de abandono.

Disposición derogatoria única. *Derogación de normas.*

1. A la entrada en vigor de la presente ley quedarán derogadas cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a la misma.

2. Se derogan los siguientes artículos:

a) El artículo 17 (Tasa por Expedición de Títulos Profesionales Marítimos y de Recreo) de la Ley 66/1997, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social.

b) El artículo 12 (Tasa por los Servicios de Inspección y Control de la Marina Mercante) y los procedimientos de la marina mercante enumerados en los anexos 1 y 2 de la disposición adicional 29.^a de la Ley 14/2000, de 29 de diciembre, de Medidas fiscales, Administrativas y del Orden Social.

c) En el anexo I del Real Decreto-ley 8/2011, de 1 de julio, de medidas de apoyo a los deudores hipotecarios, de control del gasto público y cancelación de deudas con empresas y autónomos contraídas por las entidades locales, de fomento de la actividad empresarial e impulso de la rehabilitación y de simplificación administrativa, se derogan los epígrafes que enumeran procedimientos de la marina mercante.

3. Queda derogado el Anexo II del Real Decreto 1772/1994, de 5 de agosto, por el que se adecuan determinados procedimientos administrativos en materia de transportes y carreteras a la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, en el que se contiene el Reglamento del procedimiento sancionador de las infracciones en el ámbito de la Marina Civil establecidas en la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

Disposición final primera. *Modificación de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.*

La letra c) del apartado 2 de la disposición adicional primera queda redactada como sigue:

«c) Las actuaciones y procedimientos sancionadores en materia tributaria y aduanera, en el orden social, en materia de tráfico y seguridad vial, en materia de extranjería y en materia de régimen sancionador de la marina mercante y puertos de interés general.»

Disposición final segunda. *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 sobre marina mercante y puertos de interés general.

Disposición final tercera. *Entrada en vigor.*

La presente ley entrará en vigor a los dos meses de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».