



CASAS & GARCÍA-CASTELLANO
ABOGADOS

Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante en vigor 03/09/2024 (Texto Refundido 2011)	Proyecto de Ley de Modificación de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante 2024	Proyecto de Ley de 2024 vs Anteproyecto de Ley de Modificación de la Ley de Puertos del Estado y Marina Mercante de 2021
--	--	--

Art. 6.1 f) – Marina Mercante

Se considera Marina Mercante: f) La prevención de la contaminación producida desde buques, plataformas fijas y otras instalaciones que se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción y la protección del medio ambiente marino.	Se considera Marina Mercante: f) La prevención de la contaminación producida desde buques, plataformas fijas y otras instalaciones que se encuentren en <u>los espacios marítimos en los aguas situadas en zonas en las</u> que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción y la protección del medio ambiente marino.	IDEM
---	--	------

Art. 8 – Zonas y tipos de navegación. Espacios marítimos españoles

1. Son zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, además de las aguas interiores marítimas, el mar territorial, la zona contigua y la zona económica exclusiva. Son aguas interiores marítimas españolas, a los efectos de esta ley, las situadas en el interior de las líneas de base del mar territorial. Las aguas interiores marítimas incluyen las de los puertos y cualesquiera otras comunicadas permanentemente con el mar hasta donde se haga sensible el efecto de las mareas, así como los tramos navegables de los ríos hasta donde existan puertos de interés general. Es mar territorial aquél que se extiende hasta una distancia de doce millas náuticas contadas a partir de las líneas de base desde las que se mide su anchura.	1. Son zonas <u>Los espacios marítimos</u> en las <u>los</u> que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción; además de son las aguas interiores marítimas, el mar territorial, la zona contigua y la zona económica exclusiva. <u>Son</u> 2. <u>Las</u> aguas interiores marítimas españolas, a los efectos de esta ley, 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. Es <u>El</u> mar territorial aquél que se extiende hasta una distancia de doce millas náuticas contadas a partir de las líneas de base desde las que se mide su anchura.	IDEM
--	--	------

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

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

2. La navegación, en función de su ámbito, será interior, de cabotaje, exterior y extranacional. Navegación interior es la que transcurre íntegramente dentro del ámbito de un determinado puerto o de otras aguas interiores marítimas españolas.

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

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

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

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

~~4. Es La~~ zona contigua ~~la que se extiende~~ 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. Es La~~ zona económica exclusiva ~~la que~~ se extiende desde el límite exterior del mar territorial hasta una distancia de doscientas millas náuticas contadas a partir de las líneas de base desde las que se mide la anchura de aquél.

~~2. La navegación, en función de su ámbito, será interior, de cabotaje, exterior y extranacional. Navegación interior es la que transcurre íntegramente dentro del ámbito de un determinado puerto o de otras aguas interiores marítimas españolas.~~

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

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

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

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

<p>a) Regular. Navegación de línea regular es la sujeta a itinerarios, frecuencias de escalas, tarifas y condiciones de transporte previamente establecidas.</p> <p>b) No regular. Navegación no regular es la que no está incluida en los términos de la letra anterior.</p> <p>4. El Gobierno en el ámbito de las competencias del Estado podrá establecer, en su caso, que la prestación de todas o alguna de estas navegaciones se realice con imposición de obligaciones de servicio público con el fin de garantizar la suficiencia de servicios de transporte regular con destino a o procedencia de las Islas Baleares, Islas Canarias, Ceuta y Melilla o bajo el régimen de contrato administrativo especial en atención a la satisfacción de forma directa o inmediata de la finalidad pública que aquellas representan.</p> <p>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.</p>	<p>a) Regular. Navegación de línea regular es la sujeta a itinerarios, frecuencias de escalas, tarifas y condiciones de transporte previamente establecidas.</p> <p>b) No regular. Navegación no regular es la que no está incluida en los términos de la letra anterior.</p> <p>4. El Gobierno en el ámbito de las competencias del Estado podrá establecer, en su caso, que la prestación de todas o alguna de estas navegaciones se realice con imposición de obligaciones de servicio público con el fin de garantizar la suficiencia de servicios de transporte regular con destino a o procedencia de las Islas Baleares, Islas Canarias, Ceuta y Melilla o bajo el régimen de contrato administrativo especial en atención a la satisfacción de forma directa o inmediata de la finalidad pública que aquellas representan.</p> <p>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.</p>	
Art. 9 (Antiguo Artículo 8.2 y ss) – Tipos de Navegación		
<p>1. La navegación, en función de su ámbito, será interior, de cabotaje, exterior y extranacional.</p> <p>Navegación interior es la que transcurre íntegramente dentro del ámbito de un determinado puerto o de otras aguas interiores marítimas españolas.</p> <p>Navegación de cabotaje es la que, no siendo navegación interior, se efectúa entre puertos o puntos situados en</p>	<p>1. La navegación, en función de su ámbito, será interior, de cabotaje, exterior y extranacional.</p> <p>a) La navegación interior es la que transcurre íntegramente dentro del ámbito de un determinado puerto o de otras aguas interiores marítimas españolas.</p> <p>b) La navegación de cabotaje es la que, no siendo navegación interior, se efectúa entre puertos o puntos situados en zonas en las que España ejerce soberanía,</p>	<p>1. La navegación, en función de su ámbito, será interior, de cabotaje, exterior y extranacional.</p> <p>La navegación interior transcurre íntegramente dentro del ámbito de un determinado puerto o de otras aguas interiores marítimas españolas.</p> <p>La navegación de cabotaje es la que, no siendo navegación interior, se efectúa entre puertos o puntos situados en los espacios marítimos españoles.</p>

zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.

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

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

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

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

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

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

La imposición de obligaciones de servicio público habrá de hacerse de un modo objetivo, transparente, no

~~derechos soberanos o jurisdicción los espacios marítimos españoles.~~

~~c) La navegación exterior es la que se efectúa entre puertos o puntos situados en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción los espacios marítimos españoles y puertos o puntos situados fuera de dichas zonas dichos espacios.~~

~~d) La navegación extranacional es la que se efectúa entre puertos o puntos situados fuera de las zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos y jurisdicción los espacios marítimos españoles.~~

~~3.2. En función de sus condiciones de prestación, la navegación puede clasificarse en regular y no regular.~~

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

~~b) No regular. La navegación no regular es la que aquella no está incluida se desarrolla en los términos de la letra las circunstancias indicadas en el párrafo anterior.~~

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

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

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.

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

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

<p>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.</p>	<p>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.</p> <p><u>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.</u></p>	<p>3. La navegación de recreo o deportiva 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 pasaje, cesión o por cualquier otro título, siempre que en estos casos el buque o embarcación no sea utilizado por más de 12 personas, sin contar con su tripulación.»</p>
<p>Art. 10 (Antiguo Art. 9) – Flota Civil y Plataformas Fijas (Antiguo de la definición de las Empresas Navieras).</p>		
<p>Empresas navieras. Se entiende por empresario o empresa naviera la persona física o jurídica que, utilizando buques mercantes propios o ajenos, se dedique a la explotación de los mismos, aun cuando ello no constituya su actividad principal, bajo cualquier modalidad admitida por los usos internacionales.</p> <p>Artículo 9. Flota civil y plataformas fijas.</p> <p>1. A efectos de esta ley se considera flota civil española:</p> <ol style="list-style-type: none"> La flota mercante nacional. La flota pesquera nacional. Los buques de recreo y deportivos nacionales. Los demás buques civiles españoles no incluidos en las letras anteriores. 	<p>Empresas navieras. Se entiende por empresario o empresa naviera la persona física o jurídica que, utilizando buques mercantes propios o ajenos, se dedique a la explotación de los mismos, aun cuando ello no constituya su actividad principal, bajo cualquier modalidad admitida por los usos internacionales.</p> <p>Artículo <u>910</u>. Flota civil y plataformas fijas.</p> <p>1. A efectos de esta ley se considera<u>La</u> flota civil española:</p> <ol style="list-style-type: none"> La flota mercante nacional. La flota pesquera nacional. se compone de los buques <u>y embarcaciones mercantes, pesqueros,</u> de recreo yo deportivos nacionales. Los demás buques civiles españoles no, incluidos <u>los artefactos navales, abanderados</u> en las <u>letras anteriores</u> España. <p>2. Se entiende por buque civil cualquier <u>buque o embarcación, plataforma o artefacto flotante, con o sin</u></p>	<p>Se entiende por buques, embarcaciones, artefactos navales y plataformas fijas los definidos en la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima.</p> <p>Se considera <u>La</u> flota civil española <u>ase compone de</u> los buques y embarcaciones mercantes, pesqueros, de recreo <u>o deportivos</u> y demás, <u>incluidos los artefactos navales,</u> abanderados en España.</p>

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

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

4. Se entiende por plataforma fija todo artefacto o instalación susceptible de realizar operaciones de exploración o explotación de recursos marítimos o de destinarse a cualesquiera otra actividad, emplazadas sobre el lecho de la mar, anclado o apoyado en él. Se exceptúan de lo anterior aquellas instalaciones como son los oleoductos, gasoductos, cables submarinos, emisarios submarinos, y cualquier otro tipo de tuberías o instalaciones de carácter industrial o de saneamiento.

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

También serán de aplicación las disposiciones de esta ley a los buques civiles extranjeros que se encuentren en aguas

~~desplazamiento~~, apto para la navegación y no afecto al servicio de la defensa nacional-, así como los artefactos navales.

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

~~4. Se entiende por plataforma fija todo artefacto o instalación susceptible de realizar operaciones de exploración o explotación de recursos marítimos o de destinarse a cualesquiera otra actividad, emplazadas sobre el lecho de la mar, anclado o apoyado en él. Se exceptúan de lo anterior aquellas instalaciones como son los oleoductos, gasoductos, cables submarinos, emisarios submarinos, y cualquier otro tipo de tuberías o instalaciones de carácter industrial o de saneamiento.~~

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 será de aplicación 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 aguas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción. También serán de aplicación los espacios marítimos españoles.

Las disposiciones de esta ley ~~a los buques civiles~~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

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.

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

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

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

~~Serán de aplicación~~ Las disposiciones de esta ley serán de aplicación, con arreglo a los dispuestos en los tratados

<p>situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, con las limitaciones que establezca el Derecho Internacional, en particular en lo que se refiere a los supuestos de inmunidad.</p> <p>6. Reglamentariamente se establecerán las especialidades en la aplicación de la presente ley respecto de los buques afectos al servicio de la seguridad pública o de la vigilancia y represión del contrabando.</p>	<p>encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, con las limitaciones que establezca el Derecho Internacional, en particular en lo que se refiere a los supuestos de inmunidad los espacios marítimos españoles.</p> <p>6. Reglamentariamente <u>Mediante real decreto</u> se establecerán las especialidades en la aplicación de la presente ley respecto de los buques <u>y embarcaciones</u> afectos al servicio de la seguridad pública o, de la vigilancia y represión del contrabando o <u>y del salvamento marítimo.</u></p>	<p>internacionales vigentes en España, a los buques y embarcaciones <u>y artefactos navales</u> extranjeros que se encuentren en los espacios marítimos españoles.</p> <p>Reglamentariamente <u>Mediante real decreto</u> se establecerán las especialidades en la aplicación de la presente ley respecto de los buques <u>y embarcaciones</u> afectos al servicio de la seguridad pública o, de la vigilancia y represión del contrabando o <u>y del salvamento marítimo.</u></p>
<p>Art. 18.1.e) – Sobre las funciones del Organismo Público de Puertos del Estado.</p>		
<p>1. Para el ejercicio de las competencias atribuidas por el artículo anterior, corresponden a Puertos del Estado las siguientes funciones [<i>Sobre las Competencias de la Administración Portuaria Estatal</i>]: [...]</p> <p>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 o estén financiados con fondos procedentes de la Unión Europea o de otros organismos internacionales.</p>	<p>2. Para el ejercicio de las competencias atribuidas por el artículo anterior, corresponden a Puertos del Estado las siguientes funciones [<i>Sobre las Competencias de la Administración Portuaria Estatal</i>]: [...]</p> <p>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 o estén financiados con fondos procedentes de la Unión Europea o de otros organismos internacionales.</p>	<p>IDEM</p>
<p>Art. 30.7 - Sobre la composición funciones e incompatibilidades del Consejo de administración de las autoridades portuarias</p>		
	<p><u>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.</u></p>	<p>IDEM</p>

Art. 35 – De la Impugnación y Revisión de Oficio de acuerdos de los Órganos de Gobierno de las Autoridades Portuarias

1. Los acuerdos que adopten los órganos de gobierno de las Autoridades Portuarias u omisiones de los mismos 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 el Ministro de Fomento, en el plazo de un mes, computado desde que se tenga conocimiento de su contenido. Este recurso se registrará por lo establecido para el recurso de alzada en el capítulo II del título VII de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común. 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 VII de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común y en los artículos 217 y 218 de la

1. Los acuerdos que adopten los órganos de gobierno de las Autoridades Portuarias ~~u o sus omisiones de los mismos~~ 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 ~~el Ministro de Fomento~~ 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 registrará por lo establecido para el recurso de alzada en el capítulo II del título ~~VHV~~ de la Ley ~~30/1992,39/2015, de 1 de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y 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 ~~VHV~~ de la Ley ~~30/199239/2015, de 26 1 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común~~octubre, y en los artículos 217 y 218 de la Ley 58/2003, de 17 de diciembre,

1. Los acuerdos que adopten los órganos de gobierno de las Autoridades Portuarias ~~u o sus omisiones de los mismos~~ 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 ~~el Ministro de Fomento~~ 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 registrará por lo establecido para el recurso de alzada en el capítulo II del título ~~VHV~~ de la Ley ~~30/1992,39/2015, de 1 de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y 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 ~~VHV~~ de la Ley ~~30/199239/2015, de 26 1 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común~~octubre, y en los artículos 217 y 218 de la Ley 58/2003, de 17 de diciembre,

<p>Ley 58/2003, de 17 de diciembre, General Tributaria, que se ejercerán con arreglo a las siguientes reglas:</p> <p>a) Con carácter general, los procedimientos podrán iniciarse por acuerdo del órgano que dictó el acto, de oficio o a instancia de persona interesada, o por orden del Ministro de Fomento, de oficio o por petición razonada del Consejo Rector de Puertos del Estado, correspondiendo su tramitación al Ministerio de Fomento o al órgano en el que delegue.</p> <p>b) En los supuestos de actos dictados en materia tributaria, los procedimientos podrán iniciarse por acuerdo del órgano que dictó el acto, de oficio o a instancia de persona interesada, o por orden del Ministro de Fomento, de oficio o por petición razonada del Consejo Rector de Puertos del Estado, siendo el Ministerio de Fomento el órgano competente para su tramitación.</p> <p>c) En los supuestos previstos en las letras a) y b) anteriores, el órgano que dictó el acto objeto del procedimiento deberá emitir, en el plazo de diez días, una copia cotejada del expediente, así como un informe de los antecedentes que fuesen relevantes para resolver al órgano competente para tramitar.</p> <p>d) En los procedimientos previstos en la letra a) anterior será competente para resolver sobre la revisión el Ministerio de Fomento u órgano en quien este delegue.</p> <p>e) La resolución de los procedimientos de revisión previstos en la letra b) anterior corresponderá al Ministerio de Hacienda o al órgano en quien delegue,</p>	<p>General Tributaria, que se ejercerán con arreglo a las siguientes reglas:</p> <p>a) Con carácter general, los procedimientos podrán iniciarse por acuerdo del órgano que dictó el acto, de oficio o a instancia de persona interesada, o por orden del Ministro de Fomento, de oficio o por petición razonada del Consejo Rector de Puertos del Estado, correspondiendo su tramitación al Ministerio de Fomento o al órgano en el que delegue.</p> <p>b) En los supuestos de actos dictados en materia tributaria, los procedimientos podrán iniciarse por acuerdo del órgano que dictó el acto, de oficio o a instancia de persona interesada, o por orden del Ministro de Fomento, de oficio o por petición razonada del Consejo Rector de Puertos del Estado, siendo el Ministerio de Fomento el órgano competente para su tramitación.</p> <p>c) En los supuestos previstos en las letras a) y b) anteriores, el órgano que dictó el acto objeto del procedimiento deberá emitir, en el plazo de diez días, una copia cotejada del expediente, así como un informe de los antecedentes que fuesen relevantes para resolver al órgano competente para tramitar.</p> <p>d) En los procedimientos previstos en la letra a) anterior será competente para resolver sobre la revisión el Ministerio de Fomento u órgano en quien este delegue.</p> <p>e) La resolución de los procedimientos de revisión previstos en la letra b) anterior corresponderá al Ministerio de Hacienda o al órgano en quien delegue, según lo dispuesto en la Ley General Tributaria y</p>	<p>General Tributaria, que se ejercerán con arreglo a las siguientes reglas:</p> <p>a) Con carácter general, los procedimientos podrán iniciarse por acuerdo del órgano que dictó el acto, de oficio o a instancia de persona interesada, o por orden del Ministro de Fomento, de oficio o por petición razonada del Consejo Rector de Puertos del Estado, correspondiendo su tramitación al Ministerio de Fomento o al órgano en el que delegue.</p> <p>b) En los supuestos de actos dictados en materia tributaria, los procedimientos podrán iniciarse por acuerdo del órgano que dictó el acto, de oficio o a instancia de persona interesada, o por orden del Ministro de Fomento, de oficio o por petición razonada del Consejo Rector de Puertos del Estado, siendo el Ministerio de Fomento el órgano competente para su tramitación.</p> <p>c) En los supuestos previstos en las letras a) y b) anteriores, el órgano que dictó el acto objeto del procedimiento deberá emitir, en el plazo de diez días, una copia cotejada del expediente, así como un informe de los antecedentes que fuesen relevantes para resolver al órgano competente para tramitar.</p> <p>d) En los procedimientos previstos en la letra a) anterior será competente para resolver sobre la revisión el Ministerio de Fomento u órgano en quien este delegue.</p> <p>e) La resolución de los procedimientos de revisión previstos en la letra b) anterior corresponderá al Ministerio de Hacienda o al órgano en quien delegue, según lo dispuesto en la Ley General Tributaria y</p>
---	--	--

<p>según lo dispuesto en la Ley General Tributaria y disposiciones dictadas en desarrollo y aplicación de la misma.</p> <p>f) Iniciado cualquier procedimiento de revisión de oficio, Puertos del Estado podrá solicitar motivadamente al órgano competente para la resolución del procedimiento la suspensión de la ejecución del acto, cuando esta pudiera causar perjuicios de imposible o difícil reparación.</p>	<p>disposiciones dictadas en desarrollo y aplicación de la misma.</p> <p>f) Iniciado cualquier procedimiento de revisión de oficio, Puertos del Estado podrá solicitar motivadamente al órgano competente para la resolución del procedimiento la suspensión de la ejecución del acto, cuando esta pudiera causar perjuicios de imposible o difícil reparación.</p> <p><u>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.</u></p>	<p>disposiciones dictadas en desarrollo y aplicación de la misma.</p> <p>f) Iniciado cualquier procedimiento de revisión de oficio, Puertos del Estado podrá solicitar motivadamente al órgano competente para la resolución del procedimiento la suspensión de la ejecución del acto, cuando esta pudiera causar perjuicios de imposible o difícil reparación.</p> <p>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.</p>
<p>Art. 41 del Régimen Tributario respecto de las Autoridades Portuarias- <i>[Se elimina la modificación del Art. 41 en el proyecto de 2024]</i></p>		
		<p>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 registrará 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</p>

		<p>Portuaria. Asimismo, se recabará informe de Puertos del Estado cuando el recurso sea interpuesto por una Comunidad Autónoma.»</p> <p>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»</p>
Art. 56 – Articulación Urbanística de los Puertos		
<p>1. Para articular la necesaria coordinación entre las Administraciones con competencia concurrente sobre el espacio portuario, los planes generales y demás instrumentos generales de ordenación urbanística deberán calificar la zona de servicio de los puertos estatales, así como el dominio público portuario afecto al servicio de señalización marítima, como sistema general portuario y no podrán incluir determinaciones que supongan una interferencia o perturbación en el ejercicio de las competencias de explotación portuaria y de señalización marítima, requiriéndose informe previo vinculante de Puertos del Estado, previo dictamen de la Comisión de Faros, en los casos en los que pueda verse afectado el servicio de señalización marítima por actuaciones fuera de los espacios antes mencionados, cuando en sus proximidades exista alguna instalación de ayudas a la navegación marítima.</p> <p>2. Dicho sistema general portuario se desarrollará a través de un plan especial o instrumento equivalente, que se instrumentará de la forma siguiente:</p> <p>a) La Autoridad Portuaria formulará dicho plan especial.</p>	<p>1. Para articular la necesaria coordinación entre las Administraciones con competencia concurrente sobre el espacio portuario, los planes generales y demás instrumentos generales de ordenación urbanística deberán calificar la zona de servicio de los puertos estatales, así como el dominio público portuario afecto al servicio de señalización marítima, como sistema general portuario y no podrán incluir determinaciones que supongan una interferencia o perturbación en el ejercicio de las competencias de explotación portuaria y de señalización marítima, requiriéndose informe previo vinculante de Puertos del Estado, previo dictamen de la Comisión de Faros, en los casos en los que pueda verse afectado el servicio de señalización marítima por actuaciones fuera de los espacios antes mencionados, cuando en sus proximidades exista alguna instalación de ayudas a la navegación marítima.</p> <p>2. Dicho sistema general portuario se desarrollará a través de un plan especial o instrumento equivalente, que se instrumentará de la forma siguiente:</p> <p>a) La Autoridad Portuaria formulará dicho plan especial.</p>	<p>1. Para articular la necesaria coordinación entre las Administraciones con competencia concurrente sobre el espacio portuario, los planes generales y demás instrumentos generales de ordenación urbanística deberán calificar la zona de servicio de los puertos estatales, así como el dominio público portuario afecto al servicio de señalización marítima, como sistema general portuario y no podrán incluir determinaciones que supongan una interferencia o perturbación en el ejercicio de las competencias de explotación portuaria y de señalización marítima, requiriéndose informe previo vinculante de Puertos del Estado, previo dictamen de la Comisión de Faros, en los casos en los que pueda verse afectado el servicio de señalización marítima por actuaciones fuera de los espacios antes mencionados, cuando en sus proximidades exista alguna instalación de ayudas a la navegación marítima.</p> <p>2. Dicho sistema general portuario se desarrollará a través de un plan especial o instrumento equivalente, que se instrumentará de la forma siguiente:</p> <p>a) La Autoridad Portuaria formulará dicho plan especial.</p>

<p>Con carácter previo a la formulación del plan especial o instrumento equivalente que ordene la zona de servicio de un puerto, deberá encontrarse delimitada ésta mediante la aprobación de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios en dicho puerto, no pudiendo extenderse las determinaciones de aquel plan más allá de la zona de servicio así delimitada.</p> <p>b) Su tramitación y aprobación se realizará de acuerdo con lo previsto en la legislación urbanística y de ordenación del territorio, por la Administración competente en materia de urbanismo.</p> <p>c) Concluida la tramitación, y con carácter previo a la aprobación definitiva de dicho plan especial, la Administración competente en materia de urbanismo, en un plazo de quince días, a contar desde la aprobación provisional, dará traslado del contenido de aquél a la Autoridad Portuaria para que ésta, en el plazo de un mes, se pronuncie sobre los aspectos de su competencia.</p> <p>Recibido por la Autoridad Portuaria el contenido del plan especial, ésta lo remitirá a Puertos del Estado a fin de que formule las observaciones y sugerencias que estime convenientes.</p> <p>En caso de que el traslado no se realice o de que la Autoridad Portuaria se pronuncie negativamente sobre la propuesta de la Administración competente en materia urbanística, ésta no podrá proceder a la aprobación definitiva del plan especial, debiendo efectuarse las consultas necesarias con la Autoridad Portuaria, a fin de llegar a un acuerdo expreso sobre el contenido del mismo.</p>	<p>Con carácter previo a la formulación del plan especial o instrumento equivalente que ordene la zona de servicio de un puerto, deberá encontrarse delimitada ésta mediante la aprobación de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios en dicho puerto, no pudiendo extenderse las determinaciones de aquel plan más allá de la zona de servicio así delimitada.</p> <p>b) Su tramitación y aprobación se realizará de acuerdo con lo previsto en la legislación urbanística y de ordenación del territorio, por la Administración competente en materia de urbanismo.</p> <p>c) Concluida la tramitación, y con carácter previo a la aprobación definitiva de dicho plan especial, la Administración competente en materia de urbanismo, en un plazo de quince días, a contar desde la aprobación provisional, dará traslado del contenido de aquél a la Autoridad Portuaria para que ésta, en el plazo de un mes, se pronuncie sobre los aspectos de su competencia.</p> <p>Recibido por la Autoridad Portuaria el contenido del plan especial, ésta lo remitirá a Puertos del Estado a fin de que formule las observaciones y sugerencias que estime convenientes.</p> <p>En caso de que el traslado no se realice o de que la Autoridad Portuaria se pronuncie negativamente sobre la propuesta de la Administración competente en materia urbanística, ésta no podrá proceder a la aprobación definitiva del plan especial, debiendo efectuarse las consultas necesarias con la Autoridad Portuaria, a fin de llegar a un acuerdo expreso sobre el contenido del mismo.</p>	<p>Con carácter previo a la formulación del plan especial o instrumento equivalente que ordene la zona de servicio de un puerto, deberá encontrarse delimitada ésta mediante la aprobación de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios en dicho puerto, no pudiendo extenderse las determinaciones de aquel plan más allá de la zona de servicio así delimitada.</p> <p>b) Su tramitación y aprobación se realizará de acuerdo con lo previsto en la legislación urbanística y de ordenación del territorio, por la Administración competente en materia de urbanismo.</p> <p>c) Concluida la tramitación, y con carácter previo a la aprobación definitiva de dicho plan especial, la Administración competente en materia de urbanismo, en un plazo de quince días, a contar desde la aprobación provisional, dará traslado del contenido de aquél a la Autoridad Portuaria para que ésta, en el plazo de un mes, se pronuncie sobre los aspectos de su competencia.</p> <p>Recibido por la Autoridad Portuaria el contenido del plan especial, ésta lo remitirá a Puertos del Estado a fin de que formule las observaciones y sugerencias que estime convenientes.</p> <p>En caso de que el traslado no se realice o de que la Autoridad Portuaria se pronuncie negativamente sobre la propuesta de la Administración competente en materia urbanística, ésta no podrá proceder a la aprobación definitiva del plan especial, debiendo efectuarse las consultas necesarias con la Autoridad Portuaria, a fin de llegar a un acuerdo expreso sobre el contenido del mismo.</p>
---	---	---

<p>De persistir el desacuerdo, durante un período de seis meses, contados a partir del pronunciamiento negativo de la Autoridad Portuaria, corresponderá al Consejo de Ministros informar con carácter vinculante, previa emisión del citado informe de Puertos del Estado.</p> <p>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 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.</p> <p>3. El plan especial deberá incluir entre sus determinaciones las medidas y previsiones necesarias para garantizar una eficiente explotación del espacio portuario, su desarrollo y su conexión con los sistemas generales de transporte terrestre.</p>	<p>De persistir el desacuerdo, durante un período de seis meses, contados a partir del pronunciamiento negativo de la Autoridad Portuaria, corresponderá al Consejo de Ministros informar con carácter vinculante, previa emisión del citado informe de Puertos del Estado.</p> <p>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 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común39/2015, de 1 de octubre.</p> <p>3. El plan especial deberá incluir entre sus determinaciones las medidas y previsiones necesarias para garantizar una eficiente explotación del espacio portuario, su desarrollo y su conexión con los sistemas generales de transporte terrestre.</p>	<p>De persistir el desacuerdo, durante un período de seis meses, contados a partir del pronunciamiento negativo de la Autoridad Portuaria, corresponderá al Consejo de Ministros informar con carácter vinculante, previa emisión del citado informe de Puertos del Estado.</p> <p>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 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.</p> <p>3. El plan especial deberá incluir entre sus determinaciones las medidas y previsiones necesarias para garantizar una eficiente explotación del espacio portuario, su desarrollo y su conexión con los sistemas generales de transporte terrestre.</p>
Art. 69 – Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios		
<p>1.El Ministerio de Fomento determinará en los puertos de titularidad estatal una zona de servicio que incluirá los espacios de tierra y de agua necesarios para el desarrollo de los usos portuarios a que se refiere el artículo 72.1 de esta ley, los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo de la actividad portuaria y aquellos que puedan destinarse a usos vinculados a la interacción puerto-ciudad mencionados en dicho artículo. Esta determinación se efectuará a través de la Orden Ministerial de Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios.</p> <p>2. El espacio de agua incluido en la zona de servicio comprenderá las áreas de agua y dársenas donde se realicen las operaciones portuarias de carga, descarga y trasbordo de mercancías y pesca, de embarque y</p>	<p>1.El Ministerio de Fomento determinará en los puertos de titularidad estatal una zona de servicio que incluirá los espacios de tierra y de agua necesarios para el desarrollo de los usos portuarios a que se refiere el artículo 72.1 de esta ley, los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo de la actividad portuaria y aquellos que puedan destinarse a usos vinculados a la interacción puerto-ciudad mencionados en dicho artículo. Esta determinación se efectuará a través de la Orden Ministerial de Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios.</p> <p>2. El espacio de agua incluido en la zona de servicio comprenderá las áreas de agua y dársenas donde se realicen las operaciones portuarias de carga, descarga y trasbordo de mercancías y pesca, de embarque y</p>	<p>1.El Ministerio de Fomento determinará en los puertos de titularidad estatal una zona de servicio que incluirá los espacios de tierra y de agua necesarios para el desarrollo de los usos portuarios a que se refiere el artículo 72.1 de esta ley, los espacios de reserva que garanticen la posibilidad de desarrollo de la actividad portuaria y aquellos que puedan destinarse a usos vinculados a la interacción puerto-ciudad mencionados en dicho artículo. Esta determinación se efectuará a través de la Orden Ministerial de Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios.</p> <p>2. El espacio de agua incluido en la zona de servicio comprenderá las áreas de agua y dársenas donde se realicen las operaciones portuarias de carga, descarga y trasbordo de mercancías y pesca, de embarque y</p>

<p>desembarque de pasajeros, donde se presten los servicios técnico-náuticos y donde tenga lugar la construcción, reparación y desguace de buques a flote, así como las áreas de atraque, revido y maniobra de los buques y embarcaciones, los canales de acceso y navegación y las zonas de espera y de fondeo, incluyendo los márgenes necesarios para la seguridad marítima y para la protección ante acciones terroristas y antisociales. También comprenderá los espacios de reserva necesarios para la ampliación del puerto. El espacio de agua se subdividirá en dos zonas:</p> <p>a) Zona I, o interior de las aguas portuarias, que abarcará los espacios de agua abrigados ya sea de forma natural o por el efecto de diques de abrigo.</p> <p>b) Zona II, o exterior de las aguas portuarias, que comprenderá el resto de las aguas.</p> <p>2.La Autoridad Portuaria elaborará el expediente de propuesta de Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, que incluirá la definición exterior e interior del dominio público portuario, los usos previstos para cada una de las diferentes áreas en las que se divida la zona de servicio del puerto a los que se refiere el artículo 72 de esta ley, y la justificación de la necesidad o conveniencia de tales usos, según criterios transparentes, objetivos, no discriminatorios y de fomento de la competencia en la prestación de servicios.</p> <p>Asimismo, se incluirán los espacios necesarios para que los órganos de las Administraciones públicas puedan ejercer competencias de vigilancia, seguridad pública, inspección, control de entradas y salidas de personas y mercancías del territorio nacional, identificación y otras que, por su relación directa con la actividad portuaria,</p>	<p>desembarque de pasajeros, donde se presten los servicios técnico-náuticos y donde tenga lugar la construcción, reparación y desguace de buques a flote, así como las áreas de atraque, revido y maniobra de los buques y embarcaciones, los canales de acceso y navegación y las zonas de espera y de fondeo, incluyendo los márgenes necesarios para la seguridad marítima y para la protección ante acciones terroristas y antisociales. También comprenderá los espacios de reserva necesarios para la ampliación del puerto. El espacio de agua se subdividirá en dos zonas:</p> <p>a) Zona I, o interior de las aguas portuarias, que abarcará los espacios de agua abrigados ya sea de forma natural o por el efecto de diques de abrigo.</p> <p>b) Zona II, o exterior de las aguas portuarias, que comprenderá el resto de las aguas.</p> <p>2.La Autoridad Portuaria elaborará el expediente de propuesta de Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, que incluirá la definición exterior e interior del dominio público portuario, los usos previstos para cada una de las diferentes áreas en las que se divida la zona de servicio del puerto a los que se refiere el artículo 72 de esta ley, y la justificación de la necesidad o conveniencia de tales usos, según criterios transparentes, objetivos, no discriminatorios y de fomento de la competencia en la prestación de servicios.</p> <p>Asimismo, se incluirán los espacios necesarios para que los órganos de las Administraciones públicas puedan ejercer competencias de vigilancia, seguridad pública, inspección, control de entradas y salidas de personas y mercancías del territorio nacional, identificación y otras que, por su relación directa con la actividad portuaria,</p>	<p>desembarque de pasajeros, donde se presten los servicios técnico-náuticos y donde tenga lugar la construcción, reparación y desguace de buques a flote, así como las áreas de atraque, revido y maniobra de los buques y embarcaciones, los canales de acceso y navegación y las zonas de espera y de fondeo, incluyendo los márgenes necesarios para la seguridad marítima y para la protección ante acciones terroristas y antisociales. También comprenderá los espacios de reserva necesarios para la ampliación del puerto. El espacio de agua se subdividirá en dos zonas:</p> <p>a) Zona I, o interior de las aguas portuarias, que abarcará los espacios de agua abrigados ya sea de forma natural o por el efecto de diques de abrigo.</p> <p>b) Zona II, o exterior de las aguas portuarias, que comprenderá el resto de las aguas.</p> <p>2.La Autoridad Portuaria elaborará el expediente de propuesta de Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, que incluirá la definición exterior e interior del dominio público portuario, los usos previstos para cada una de las diferentes áreas en las que se divida la zona de servicio del puerto a los que se refiere el artículo 72 de esta ley, y la justificación de la necesidad o conveniencia de tales usos, según criterios transparentes, objetivos, no discriminatorios y de fomento de la competencia en la prestación de servicios.</p> <p>Asimismo, se incluirán los espacios necesarios para que los órganos de las Administraciones públicas puedan ejercer competencias de vigilancia, seguridad pública, inspección, control de entradas y salidas de personas y mercancías del territorio nacional, identificación y otras que, por su relación directa con la actividad portuaria,</p>
---	---	---

<p>deban desarrollarse necesariamente en el puerto conforme a lo dispuesto en el artículo 72.2 de esta ley.</p> <p>4. Una vez elaborado el expediente de propuesta de Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios por la Autoridad Portuaria, se seguirá el siguiente procedimiento administrativo:</p> <p>a) La Autoridad Portuaria solicitará informe de las Administraciones urbanísticas, de la Administración con competencia en materia de costas, de pesca en aguas interiores, de ordenación del sector pesquero y deportes, así como en aquellos otros ámbitos sectoriales sobre los que pueda incidir la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, que deberán informar en los aspectos relativos a sus propias competencias.</p> <p>b) Simultáneamente, la Autoridad Portuaria someterá a información pública el expediente elaborado por un plazo de 45 días, durante el cual los interesados podrán formular alegaciones. Tras la conclusión del plazo de información pública y del trámite de consultas, la Autoridad Portuaria dará respuesta a los interesados incorporando al expediente la documentación resultante de los trámites efectuados y procediendo a las modificaciones de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios que sean oportunas, a la vista de las alegaciones.</p> <p>c) Cumplimentada dicha tramitación, se remitirá el expediente con la propuesta de Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios a Puertos del Estado. En el caso de que el informe de la Administración con competencia en materia de costas haya sido negativo o la Autoridad Portuaria no haya recogido en su propuesta sus sugerencias, Puertos del Estado convocará a la Autoridad</p>	<p>deban desarrollarse necesariamente en el puerto conforme a lo dispuesto en el artículo 72.2 de esta ley.</p> <p>4. Una vez elaborado el expediente de propuesta de Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios por la Autoridad Portuaria, se seguirá el siguiente procedimiento administrativo:</p> <p>a) La Autoridad Portuaria solicitará informe de las Administraciones urbanísticas, de la Administración con competencia en materia de costas, de pesca en aguas interiores, de ordenación del sector pesquero y deportes, así como en aquellos otros ámbitos sectoriales sobre los que pueda incidir la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, que deberán informar en los aspectos relativos a sus propias competencias.</p> <p>b) Simultáneamente, la Autoridad Portuaria someterá a información pública el expediente elaborado por un plazo de 45 días, durante el cual los interesados podrán formular alegaciones. Tras la conclusión del plazo de información pública y del trámite de consultas, la Autoridad Portuaria dará respuesta a los interesados incorporando al expediente la documentación resultante de los trámites efectuados y procediendo a las modificaciones de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios que sean oportunas, a la vista de las alegaciones.</p> <p>c) Cumplimentada dicha tramitación, se remitirá el expediente con la propuesta de Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios a Puertos del Estado. En el caso de que el informe de la Administración con competencia en materia de costas haya sido negativo o la Autoridad Portuaria no haya recogido en su propuesta sus sugerencias, Puertos del Estado convocará a la Autoridad</p>	<p>deban desarrollarse necesariamente en el puerto conforme a lo dispuesto en el artículo 72.2 de esta ley.</p> <p>4. Una vez elaborado el expediente de propuesta de Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios por la Autoridad Portuaria, se seguirá el siguiente procedimiento administrativo:</p> <p>a) La Autoridad Portuaria solicitará informe de las Administraciones urbanísticas, de la Administración con competencia en materia de costas, de pesca en aguas interiores, de ordenación del sector pesquero y deportes, así como en aquellos otros ámbitos sectoriales sobre los que pueda incidir la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, que deberán informar en los aspectos relativos a sus propias competencias.</p> <p>b) Simultáneamente, la Autoridad Portuaria someterá a información pública el expediente elaborado por un plazo de 45 días, durante el cual los interesados podrán formular alegaciones. Tras la conclusión del plazo de información pública y del trámite de consultas, la Autoridad Portuaria dará respuesta a los interesados incorporando al expediente la documentación resultante de los trámites efectuados y procediendo a las modificaciones de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios que sean oportunas, a la vista de las alegaciones.</p> <p>c) Cumplimentada dicha tramitación, se remitirá el expediente con la propuesta de Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios a Puertos del Estado. En el caso de que el informe de la Administración con competencia en materia de costas haya sido negativo o la Autoridad Portuaria no haya recogido en su propuesta sus sugerencias, Puertos del Estado convocará a la Autoridad</p>
---	---	---

<p>Portuaria y al órgano competente de la citada Administración de costas a un periodo de consultas durante el plazo de un mes desde la recepción de la propuesta, a fin de que puedan contrastar sus posiciones y a fin de que por este último, a través del correspondiente informe, se formulen las observaciones y sugerencias finales que considere oportunas para que, en su caso, sean tomadas en consideración. En el caso de que dicho órgano competente en materia de costas no emita informe en el plazo máximo de un mes después de la finalización del proceso de consultas, se entenderá que es favorable a la propuesta de la Autoridad Portuaria.</p> <p>d) Simultáneamente, Puertos del Estado recabará informe del Ministerio de Defensa, desde la perspectiva de su posible incidencia sobre los intereses de la defensa nacional, del Ministerio del Interior, en lo que se refiere a los aspectos de seguridad pública y de control de entradas y salidas de personas del territorio nacional, del Ministerio de Economía y Hacienda en lo que se refiere a los aspectos de vigilancia y control aduanero previsto en la normativa comunitaria y nacional sobre la materia en la entrada y salida de mercancías y personas con destino o procedencia el territorio aduanero comunitario nacional y, cuando proceda, del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio en aspectos relacionados con la construcción naval. Estos informes deberán emitirse en el plazo de dos meses desde la recepción de la propuesta, entendiéndose en sentido favorable si transcurriera dicho plazo sin que el informe se haya emitido de forma expresa.</p> <p>e) Cuando la propuesta de delimitación incluya terrenos y bienes del Patrimonio del Estado destinados en ese momento a usos y finalidades distintos, Puertos del Estado la someterá a informe vinculante del Ministerio de</p>	<p>Portuaria y al órgano competente de la citada Administración de costas a un periodo de consultas durante el plazo de un mes desde la recepción de la propuesta, a fin de que puedan contrastar sus posiciones y a fin de que por este último, a través del correspondiente informe, se formulen las observaciones y sugerencias finales que considere oportunas para que, en su caso, sean tomadas en consideración. En el caso de que dicho órgano competente en materia de costas no emita informe en el plazo máximo de un mes después de la finalización del proceso de consultas, se entenderá que es favorable a la propuesta de la Autoridad Portuaria.</p> <p>d) Simultáneamente, Puertos del Estado recabará informe del Ministerio de Defensa, desde la perspectiva de su posible incidencia sobre los intereses de la defensa nacional, del Ministerio del Interior, en lo que se refiere a los aspectos de seguridad pública y de control de entradas y salidas de personas del territorio nacional, del Ministerio de Economía y Hacienda en lo que se refiere a los aspectos de vigilancia y control aduanero previsto en la normativa comunitaria y nacional sobre la materia en la entrada y salida de mercancías y personas con destino o procedencia el territorio aduanero comunitario nacional y, cuando proceda, del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio en aspectos relacionados con la construcción naval. Estos informes deberán emitirse en el plazo de dos meses desde la recepción de la propuesta, entendiéndose en sentido favorable si transcurriera dicho plazo sin que el informe se haya emitido de forma expresa.</p> <p>e) Cuando la propuesta de delimitación incluya terrenos y bienes del Patrimonio del Estado destinados en ese momento a usos y finalidades distintos, Puertos del Estado la someterá a informe vinculante del Ministerio de</p>	<p>Portuaria y al órgano competente de la citada Administración de costas a un periodo de consultas durante el plazo de un mes desde la recepción de la propuesta, a fin de que puedan contrastar sus posiciones y a fin de que por este último, a través del correspondiente informe, se formulen las observaciones y sugerencias finales que considere oportunas para que, en su caso, sean tomadas en consideración. En el caso de que dicho órgano competente en materia de costas no emita informe en el plazo máximo de un mes después de la finalización del proceso de consultas, se entenderá que es favorable a la propuesta de la Autoridad Portuaria.</p> <p>d) Simultáneamente, Puertos del Estado recabará informe del Ministerio de Defensa, desde la perspectiva de su posible incidencia sobre los intereses de la defensa nacional, del Ministerio del Interior, en lo que se refiere a los aspectos de seguridad pública y de control de entradas y salidas de personas del territorio nacional, del Ministerio de Economía y Hacienda en lo que se refiere a los aspectos de vigilancia y control aduanero previsto en la normativa comunitaria y nacional sobre la materia en la entrada y salida de mercancías y personas con destino o procedencia el territorio aduanero comunitario nacional y, cuando proceda, del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio en aspectos relacionados con la construcción naval. Estos informes deberán emitirse en el plazo de dos meses desde la recepción de la propuesta, entendiéndose en sentido favorable si transcurriera dicho plazo sin que el informe se haya emitido de forma expresa.</p> <p>e) Cuando la propuesta de delimitación incluya terrenos y bienes del Patrimonio del Estado destinados en ese momento a usos y finalidades distintos, Puertos del Estado la someterá a informe vinculante del Ministerio de</p>
--	--	--

<p>Economía y Hacienda. Asimismo, cuando la propuesta de delimitación incluya terrenos y bienes afectos al Ministerio del Interior o al Ministerio de Defensa, se someterá a informe vinculante de dichos ministerios. Dicho trámite se efectuará, cuando proceda, simultáneamente con la petición de informe indicada en el apartado d), y se entenderá favorable si no se emite de forma expresa en el plazo de dos meses desde la recepción de la documentación ampliable a tres meses cuando así lo exijan las circunstancias del destino actual o previsible que han de ser ponderadas, previa comunicación expresa del Departamento que solicite la ampliación en la que se consignen dichas circunstancias, que deberán remitirse a Puertos del Estado con anterioridad a la finalización del plazo inicial.</p> <p>f) Recibidos los informes o transcurrido el plazo para su emisión, Puertos del Estado emitirá informe que lo elevará, junto al expediente, al Ministerio de Fomento. En el caso de que el informe final de la Administración competente en materia de costas resulte desfavorable, Puertos del Estado hará constar expresamente en su informe esta circunstancia, debiendo motivar las razones por las que éstas deben ser tomadas en consideración, así como aquéllas que no puedan aceptarse.</p> <p>g) Corresponde al Ministro de Fomento la aprobación de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios.</p> <p>5. La aprobación de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios llevará implícita la declaración de utilidad pública a efectos expropiatorios de los bienes de propiedad privada y de rescate de las concesiones que</p>	<p>Economía y Hacienda. Asimismo, cuando la propuesta de delimitación incluya terrenos y bienes afectos al Ministerio del Interior o al Ministerio de Defensa, se someterá a informe vinculante de dichos ministerios. Dicho trámite se efectuará, cuando proceda, simultáneamente con la petición de informe indicada en el apartado d), y se entenderá favorable si no se emite de forma expresa en el plazo de dos meses desde la recepción de la documentación ampliable a tres meses cuando así lo exijan las circunstancias del destino actual o previsible que han de ser ponderadas, previa comunicación expresa del Departamento que solicite la ampliación en la que se consignen dichas circunstancias, que deberán remitirse a Puertos del Estado con anterioridad a la finalización del plazo inicial.</p> <p>f) Recibidos los informes o transcurrido el plazo para su emisión, Puertos del Estado emitirá informe que lo elevará, junto al expediente, al Ministerio de Fomento. En el caso de que el informe final de la Administración competente en materia de costas resulte desfavorable, Puertos del Estado hará constar expresamente en su informe esta circunstancia, debiendo motivar las razones por las que éstas deben ser tomadas en consideración, así como aquéllas que no puedan aceptarse.</p> <p>g) Corresponde al Ministro de Fomento la aprobación de 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.</p> <p>5. La aprobación de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios llevará implícita la declaración de utilidad pública a efectos expropiatorios de los bienes de propiedad privada y de rescate de las concesiones que</p>	<p>Economía y Hacienda. Asimismo, cuando la propuesta de delimitación incluya terrenos y bienes afectos al Ministerio del Interior o al Ministerio de Defensa, se someterá a informe vinculante de dichos ministerios. Dicho trámite se efectuará, cuando proceda, simultáneamente con la petición de informe indicada en el apartado d), y se entenderá favorable si no se emite de forma expresa en el plazo de dos meses desde la recepción de la documentación ampliable a tres meses cuando así lo exijan las circunstancias del destino actual o previsible que han de ser ponderadas, previa comunicación expresa del Departamento que solicite la ampliación en la que se consignen dichas circunstancias, que deberán remitirse a Puertos del Estado con anterioridad a la finalización del plazo inicial.</p> <p>f) Recibidos los informes o transcurrido el plazo para su emisión, Puertos del Estado emitirá informe que lo elevará, junto al expediente, al Ministerio de Fomento. En el caso de que el informe final de la Administración competente en materia de costas resulte desfavorable, Puertos del Estado hará constar expresamente en su informe esta circunstancia, debiendo motivar las razones por las que éstas deben ser tomadas en consideración, así como aquéllas que no puedan aceptarse.</p> <p>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.</p> <p>5. La aprobación de la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios llevará implícita la declaración de utilidad pública a efectos expropiatorios de los bienes de propiedad privada y de rescate de las concesiones que</p>
---	--	---

<p>requiera la actuación portuaria en el ámbito de dicha delimitación, así como la afectación al uso portuario de los bienes de dominio público y de los bienes patrimoniales incluidos en la zona de servicio que sean de interés para el puerto.</p> <p>6. Aprobada la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, el texto íntegro del acuerdo adoptado en el acto de aprobación de la misma se publicará en el Boletín Oficial del Estado.</p>	<p>requiera la actuación portuaria en el ámbito de dicha delimitación, así como la afectación al uso portuario de los bienes de dominio público y de los bienes patrimoniales incluidos en la zona de servicio que sean de interés para el puerto.</p> <p>6. Aprobada la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, el texto íntegro del acuerdo adoptado en el acto de aprobación de la misma se publicará en el «Boletín Oficial del Estado» <u>y se comunicará a la Dirección General del Catastro.</u></p>	<p>requiera la actuación portuaria en el ámbito de dicha delimitación, así como la afectación al uso portuario de los bienes de dominio público y de los bienes patrimoniales incluidos en la zona de servicio que sean de interés para el puerto.</p> <p><u>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.</u></p>
--	--	--

Art.77 – Requisitos de la Solicitud de Autorizaciones Portuarias
[Modificación introducida en el Proyecto de 2024]

<p>1. Para que la Autoridad Portuaria resuelva sobre la ocupación del dominio público portuario, el interesado deberá formular una solicitud acompañada de:</p> <p>a) Datos identificativos del solicitante o, en su caso, de los partícipes en la comunidad o entidad sin personalidad jurídica.</p> <p>b) Memoria y planos de conjunto o de detalle necesarios de los bienes e instalaciones a desarrollar, en los que se especifique la extensión de la zona de dominio público portuario a ocupar.</p> <p>c) Descripción de la actividad a desarrollar y, en su caso, plazo de la misma.</p> <p>d) Información económico-financiera de la actividad a desarrollar.</p> <p>e) Otros documentos y justificaciones que la Autoridad Portuaria considere necesarios y su exigencia esté justificada por razón imperiosa de interés general.</p>	<p>1. Para que la Autoridad Portuaria resuelva sobre la ocupación del dominio público portuario, el interesado deberá formular una solicitud acompañada de:</p> <p>a) Datos identificativos del solicitante o, en su caso, de los partícipes en la comunidad o entidad sin personalidad jurídica.</p> <p>b) Memoria y planos de conjunto o de detalle necesarios de los bienes e instalaciones a desarrollar, en los que se especifique la extensión de la zona de dominio público portuario a ocupar.</p> <p>c) Descripción de la actividad a desarrollar y, en su caso, plazo de la misma.</p> <p>d) Información económico-financiera de la actividad a desarrollar.</p> <p>e) Otros documentos y justificaciones que la Autoridad Portuaria considere necesarios y su exigencia esté justificada por razón imperiosa de interés general.</p>	<p>1. Para que la Autoridad Portuaria resuelva sobre la ocupación del dominio público portuario, el interesado deberá formular una solicitud acompañada de:</p> <p>a) Datos identificativos del solicitante o, en su caso, de los partícipes en la comunidad o entidad sin personalidad jurídica.</p> <p>b) Memoria y planos de conjunto o de detalle necesarios de los bienes e instalaciones a desarrollar, en los que se especifique la extensión de la zona de dominio público portuario a ocupar.</p> <p>c) Descripción de la actividad a desarrollar y, en su caso, plazo de la misma.</p> <p>d) Información económico-financiera de la actividad a desarrollar.</p> <p>e) Otros documentos y justificaciones que la Autoridad Portuaria considere necesarios y su exigencia esté justificada por razón imperiosa de interés general.</p>
---	---	---

<p>2. Las solicitudes que se opondan a lo dispuesto en el Plan Estratégico, en el Plan Director, en la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, en el plan especial, en su caso, o en la normativa vigente, no se admitirán, archivándose en el plazo máximo de dos meses, sin más trámite que la audiencia previa al peticionario.</p> <p>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 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.</p>	<p>2. Las solicitudes que se opondan a lo dispuesto en el Plan Estratégico, en el Plan Director, en la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, en el plan especial, en su caso, o en la normativa vigente, no se admitirán, archivándose en el plazo máximo de dos meses, sin más trámite que la audiencia previa al peticionario.</p> <p>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 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.39/2015, de 1 de octubre.</p>	<p>2. Las solicitudes que se opondan a lo dispuesto en el Plan Estratégico, en el Plan Director, en la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, en el plan especial, en su caso, o en la normativa vigente, no se admitirán, archivándose en el plazo máximo de dos meses, sin más trámite que la audiencia previa al peticionario.</p> <p>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 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.39/2015, de 1 de octubre.</p>
Art. 81 – Ambito de Aplicación de las Concesiones Demaniales Portuarias		
<p>1.Estará sujeta a previa concesión otorgada por la Autoridad Portuaria la ocupación del dominio público portuario, con obras o instalaciones no desmontables o usos por plazo superior a tres años.</p> <p>2.Las concesiones sólo podrán otorgarse para obras, instalaciones o usos que se ajusten a las determinaciones establecidas en el plan especial de ordenación de la zona de servicio del puerto o, en su defecto, la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, y se someterán al correspondiente Pliego de Condiciones Generales para el otorgamiento de concesiones demaniales que apruebe el Ministro de Fomento y a las condiciones particulares que determine la Autoridad Portuaria, de acuerdo con lo establecido en el artículo 139 de esta ley.</p> <p>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</p>	<p>1. Estará sujeta a previa concesión otorgada por la Autoridad Portuaria la ocupación del dominio público portuario, con obras o instalaciones no desmontables o usos por plazo superior a tres años.</p> <p>2. Las concesiones sólo podrán otorgarse para obras, instalaciones o usos que se ajusten a las determinaciones establecidas en el plan especial de ordenación de la zona de servicio del puerto o, en su defecto, la Delimitación de los Espacios y Usos Portuarios, y se someterán al correspondiente Pliego de Condiciones Generales para el otorgamiento de concesiones demaniales que apruebe el Ministro de Fomento y a las condiciones particulares que determine la Autoridad Portuaria, de acuerdo con lo establecido en el artículo 139 de esta ley.</p> <p>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</p>	<p>IDEM</p>

concesión, se tramite el otorgamiento de una nueva sobre los mismos terrenos y espacios de agua, y en aquellos otros supuestos en los que sea precisa la ejecución de obras por la Autoridad Portuaria previa a la puesta a disposición. En estos supuestos, el término inicial de la concesión coincidirá con la fecha de extinción de aquella o con la fecha de finalización de las obras por la Autoridad Portuaria. No obstante, no podrán transcurrir más de dos años desde el acuerdo de otorgamiento de la concesión hasta la efectiva puesta a disposición de los terrenos.

4. En el título concesional se incorporarán, además de las condiciones relativas a la ocupación del dominio público portuario, las relativas a la actividad o a la prestación del servicio.

5. La concesión o autorización de instalaciones de atraque deberá incorporar la de la correspondiente zona de maniobra, sin perjuicio de que, excepcionalmente y por razones derivadas de la explotación portuaria o insuficiencia de instalaciones de atraque disponibles, la Autoridad Portuaria impondrá, en el momento del otorgamiento del correspondiente título administrativo o posteriormente, la utilización obligatoria de las instalaciones en concesión o autorización a favor de terceros prestadores de servicios portuarios. En este caso, los beneficiarios deberán abonar al titular de la concesión o autorización la correspondiente tarifa, que deberá ser fijada con criterios de objetividad, transparencia y no discriminación y que no podrá exceder de la cuantía

concesión, se tramite el otorgamiento de una nueva sobre los mismos terrenos y espacios de agua, y en aquellos otros ~~supuestos~~ en los que, con carácter previo a la puesta a disposición, sea precisa la ejecución de obras por la Autoridad Portuaria ~~previa a la puesta a disposición~~. En estos supuestos, el término inicial de la concesión coincidirá con la fecha de extinción ~~de aquella~~ del anterior título demanial o con la fecha de finalización de las obras por la Autoridad Portuaria. No obstante, no podrán, 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.

4. En el título concesional se incorporarán, además de las condiciones relativas a la ocupación del dominio público portuario, las relativas a la actividad o a la prestación del servicio.

5. La concesión o autorización de instalaciones de atraque deberá incorporar la de la correspondiente zona de maniobra, sin perjuicio de que, excepcionalmente y por razones derivadas de la explotación portuaria o insuficiencia de instalaciones de atraque disponibles, la Autoridad Portuaria impondrá, en el momento del otorgamiento del correspondiente título administrativo o posteriormente, la utilización obligatoria de las instalaciones en concesión o autorización a favor de terceros prestadores de servicios portuarios. En este caso, los beneficiarios deberán abonar al titular de la concesión o autorización la correspondiente tarifa, que deberá ser fijada con criterios de objetividad, transparencia y no discriminación y que no podrá exceder de la cuantía

<p>máxima aprobada por la Autoridad Portuaria en el correspondiente título. El Reglamento de Explotación y Policía determinará las razones objetivas derivadas de la explotación portuaria o de insuficiencia de instalaciones de atraque disponibles que justifiquen la utilización obligatoria a favor de terceros prestadores de servicios portuarios.</p> <p>El Consejo de Administración aprobará, con carácter general, los supuestos de cesión, las condiciones de la misma y las tarifas máximas a percibir conforme a lo dispuesto en esta ley por los titulares de las concesiones o autorizaciones, en función de las características de las instalaciones portuarias.</p> <p>Cuando una instalación fija otorgada en concesión o autorización impida el uso por terceros de una instalación de atraque, ésta deberá ser asimismo incorporada a dicha concesión o autorización</p>	<p>máxima aprobada por la Autoridad Portuaria en el correspondiente título. El Reglamento de Explotación y Policía determinará las razones objetivas derivadas de la explotación portuaria o de insuficiencia de instalaciones de atraque disponibles que justifiquen la utilización obligatoria a favor de terceros prestadores de servicios portuarios.</p> <p>El Consejo de Administración aprobará, con carácter general, los supuestos de cesión, las condiciones de la misma y las tarifas máximas a percibir conforme a lo dispuesto en esta ley por los titulares de las concesiones o autorizaciones, en función de las características de las instalaciones portuarias.</p> <p>Cuando una instalación fija otorgada en concesión o autorización impida el uso por terceros de una instalación de atraque, ésta deberá ser asimismo incorporada a dicha concesión o autorización</p>	
<p>Art. 92. 3 y .8 Actos de transmisión y de Gravamen sobre Concesiones Demaniales Portuarias <i>[Modificación introducida en el Proyecto de 2024]</i></p>		
<p>1. En caso de fallecimiento del concesionario, sus causahabientes, a título de herencia o legado, podrán subrogarse, en el plazo de un año, en los derechos y obligaciones de aquél. Transcurrido dicho plazo sin manifestación expresa a la Autoridad Portuaria, se entenderá que renuncian a la concesión.</p> <p>Si hubiera varios herederos, la Autoridad Portuaria podrá exigirles que designen un representante a todos los efectos.</p> <p>2. Previa autorización de la Autoridad Portuaria, las concesiones podrán transmitirse por actos inter vivos, subrogándose el nuevo titular en los derechos y</p>	<p>1. En caso de fallecimiento del concesionario, sus causahabientes, a título de herencia o legado, podrán subrogarse, en el plazo de un año, en los derechos y obligaciones de aquél. Transcurrido dicho plazo sin manifestación expresa a la Autoridad Portuaria, se entenderá que renuncian a la concesión.</p> <p>Si hubiera varios herederos, la Autoridad Portuaria podrá exigirles que designen un representante a todos los efectos.</p> <p>2. Previa autorización de la Autoridad Portuaria, las concesiones podrán transmitirse por actos inter vivos, subrogándose el nuevo titular en los derechos y</p>	<p>1. En caso de fallecimiento del concesionario, sus causahabientes, a título de herencia o legado, podrán subrogarse, en el plazo de un año, en los derechos y obligaciones de aquél. Transcurrido dicho plazo sin manifestación expresa a la Autoridad Portuaria, se entenderá que renuncian a la concesión.</p> <p>Si hubiera varios herederos, la Autoridad Portuaria podrá exigirles que designen un representante a todos los efectos.</p> <p>2. Previa autorización de la Autoridad Portuaria, las concesiones podrán transmitirse por actos inter vivos, subrogándose el nuevo titular en los derechos y</p>

obligaciones derivados de la concesión. La Autoridad Portuaria podrá ejercer los derechos de tanteo y retracto en el plazo de tres meses. Dicho plazo se computará, en el primer caso, desde la notificación por el concesionario de las condiciones en que va a proceder a transmitir la concesión, entre las que necesariamente habrán de reflejarse las relativas al precio y formas de pago. Y, en el caso del retracto, desde que tenga conocimiento expreso la Autoridad Portuaria.

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.

obligaciones derivados de la concesión. La Autoridad Portuaria podrá ejercer los derechos de tanteo y retracto en el plazo de tres meses. Dicho plazo se computará, en el primer caso, desde la notificación por el concesionario de las condiciones en que va a proceder a transmitir la concesión, entre las que necesariamente habrán de reflejarse las relativas al precio y formas de pago. Y, en el caso del retracto, desde que tenga conocimiento expreso la Autoridad Portuaria.

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.

obligaciones derivados de la concesión. La Autoridad Portuaria podrá ejercer los derechos de tanteo y retracto en el plazo de tres meses. Dicho plazo se computará, en el primer caso, desde la notificación por el concesionario de las condiciones en que va a proceder a transmitir la concesión, entre las que necesariamente habrán de reflejarse las relativas al precio y formas de pago. Y, en el caso del retracto, desde que tenga conocimiento expreso la Autoridad Portuaria.

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, administrativo o adjudicación de bienes por impago de créditos hipotecarios, el nuevo concesionario deberá subrogarse en las obligaciones derivadas de la concesión del antiguo titular, y cuando no reúna los requisitos para el ejercicio de la actividad o prestación del servicio objeto de la concesión deberá proceder en la forma establecida en el apartado 8.

~~En los supuestos de remate judicial, o administrativo o adjudicación de bienes por impago de créditos hipotecarios, así como en los procedimientos regulados en la ley concursal, el nuevo 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 subrogarse en las obligaciones derivadas solicitar la oportuna autorización a la Autoridad Portuaria, cuya resolución deberá notificarse al interesado en el plazo máximo de la concesión del antiguo titular 15 días, y cuando sin la cual no reúna se le admitirá en el procedimiento. La autorización se otorgará siempre que el peticionario cumpla los requisitos para el ejercicio de la actividad o prestación del servicio objeto de la concesión deberá proceder en la forma establecida en el apartado 8 exigidos al concesionario y la condición señalada en la letra d) anterior.~~

4.La enajenación de las acciones, participaciones o cuotas de una sociedad, comunidad de bienes u otros entes sin personalidad jurídica que tengan como actividad principal la explotación de la concesión, exigirá la autorización de la Autoridad Portuaria siempre que pueda suponer que el adquirente obtenga una posición que le permita influir de manera efectiva en la gestión o control de dicha sociedad o comunidad.

4.La enajenación de las acciones, participaciones o cuotas de una sociedad, comunidad de bienes u otros entes sin personalidad jurídica que tengan como actividad principal la explotación de la concesión, exigirá la autorización de la Autoridad Portuaria siempre que pueda suponer que el adquirente obtenga una posición que le permita influir de manera efectiva en la gestión o control de dicha sociedad o comunidad.

En el supuesto de que la concesión tenga por objeto la prestación de un servicio portuario o el desarrollo de una actividad o servicio comercial directamente relacionado con la actividad portuaria, la transmisión no podrá ser

En el supuesto de que la concesión tenga por objeto la prestación de un servicio portuario o el desarrollo de una actividad o servicio comercial directamente relacionado con la actividad portuaria, la transmisión no podrá ser

En los supuestos de remate judicial, administrativo o adjudicación de bienes por impago de créditos hipotecarios, el nuevo concesionario deberá subrogarse en las obligaciones derivadas de la concesión del antiguo titular, y cuando no reúna los requisitos para el ejercicio de la actividad o prestación del servicio objeto de la concesión deberá proceder en la forma establecida en el apartado 8.

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.

4.La enajenación de las acciones, participaciones o cuotas de una sociedad, comunidad de bienes u otros entes sin personalidad jurídica que tengan como actividad principal la explotación de la concesión, exigirá la autorización de la Autoridad Portuaria siempre que pueda suponer que el adquirente obtenga una posición que le permita influir de manera efectiva en la gestión o control de dicha sociedad o comunidad.

En el supuesto de que la concesión tenga por objeto la prestación de un servicio portuario o el desarrollo de una actividad o servicio comercial directamente relacionado con la actividad portuaria, la transmisión no podrá ser

<p>autorizada cuando el adquirente sea titular de una concesión con el mismo objeto o tenga una participación directa o indirecta que le permita influir de manera efectiva en una sociedad o comunidad titular de una concesión cuyo objeto sea el mismo, siempre que ostente una posición dominante en la actividad objeto de la concesión dentro del puerto o cuando como consecuencia de la adquisición pueda adquirirla.</p> <p>Para la determinación de las situaciones de influencia efectiva en la gestión o control de una entidad y de tenencia de posición dominante en el puerto se estará a lo dispuesto en el artículo 121.1 de esta ley.</p> <p>5. Si la sociedad titular cambia de denominación social, estará obligada a notificarlo a la Autoridad Portuaria.</p> <p>6. En el supuesto de adjudicación de la concesión mediante remate judicial o administrativo, la Autoridad Portuaria podrá ejercer el derecho de retracto en el plazo de tres meses, a contar desde el momento en que aquélla tenga conocimiento de la adjudicación.</p> <p>7. La constitución de hipotecas y otros derechos de garantía sobre las concesiones deberá ser previamente autorizada por la Autoridad Portuaria.</p> <p>8. Si el adjudicatario de una concesión mediante remate judicial o administrativo o 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.</p>	<p>autorizada cuando el adquirente sea titular de una concesión con el mismo objeto o tenga una participación directa o indirecta que le permita influir de manera efectiva en una sociedad o comunidad titular de una concesión cuyo objeto sea el mismo, siempre que ostente una posición dominante en la actividad objeto de la concesión dentro del puerto o cuando como consecuencia de la adquisición pueda adquirirla.</p> <p>Para la determinación de las situaciones de influencia efectiva en la gestión o control de una entidad y de tenencia de posición dominante en el puerto se estará a lo dispuesto en el artículo 121.1 de esta ley.</p> <p>5.Si la sociedad titular cambia de denominación social, estará obligada a notificarlo a la Autoridad Portuaria.</p> <p>6. En el supuesto de adjudicación de la concesión mediante remate judicial o administrativo, la Autoridad Portuaria podrá ejercer el derecho de retracto en el plazo de tres meses, a contar desde el momento en que aquélla tenga conocimiento de la adjudicación.</p> <p>7. La constitución de hipotecas y otros derechos de garantía sobre las concesiones deberá ser previamente autorizada por la Autoridad Portuaria.</p> <p>8. Si el adjudicatario de una concesión mediante remate judicial o administrativo o 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.</p>	<p>autorizada cuando el adquirente sea titular de una concesión con el mismo objeto o tenga una participación directa o indirecta que le permita influir de manera efectiva en una sociedad o comunidad titular de una concesión cuyo objeto sea el mismo, siempre que ostente una posición dominante en la actividad objeto de la concesión dentro del puerto o cuando como consecuencia de la adquisición pueda adquirirla.</p> <p>Para la determinación de las situaciones de influencia efectiva en la gestión o control de una entidad y de tenencia de posición dominante en el puerto se estará a lo dispuesto en el artículo 121.1 de esta ley.</p> <p>5. Si la sociedad titular cambia de denominación social, estará obligada a notificarlo a la Autoridad Portuaria.</p> <p>6. En el supuesto de adjudicación de la concesión mediante remate judicial o administrativo, la Autoridad Portuaria podrá ejercer el derecho de retracto en el plazo de tres meses, a contar desde el momento en que aquélla tenga conocimiento de la adjudicación.</p> <p>7. La constitución de hipotecas y otros derechos de garantía sobre las concesiones deberá ser previamente autorizada por la Autoridad Portuaria.</p> <p>8. Si el adjudicatario de una concesión mediante remate judicial o administrativo o 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.</p>
---	--	---

<p>9. No se inscribirá en el Registro de la Propiedad la transmisión de las concesiones o la constitución de derechos reales sobre las mismas sin que se acompañe certificación de la Autoridad Portuaria acreditativa del cumplimiento de los requisitos exigidos en este artículo y de las cláusulas de la concesión.</p>	<p>9. No se inscribirá en el Registro de la Propiedad la transmisión de las concesiones o la constitución de derechos reales sobre las mismas sin que se acompañe certificación de la Autoridad Portuaria acreditativa del cumplimiento de los requisitos exigidos en este artículo y de las cláusulas de la concesión.</p>	<p>9. No se inscribirá en el Registro de la Propiedad la transmisión de las concesiones o la constitución de derechos reales sobre las mismas sin que se acompañe certificación de la Autoridad Portuaria acreditativa del cumplimiento de los requisitos exigidos en este artículo y de las cláusulas de la concesión.</p>
<p>Art.96 b) Causas de Extinción de Autorizaciones y Concesiones Portuarias <i>[Modificación introducida en el Proyecto de 2024]</i></p>		
<p>Las autorizaciones y concesiones se extinguirán por:</p> <p>a) Vencimiento del plazo de otorgamiento.</p> <p>b) Revisión de oficio, en los supuestos establecidos en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.</p> <p>c) Renuncia del titular, que sólo podrá ser aceptada por la Autoridad Portuaria cuando no cause perjuicio a ésta o a terceros.</p> <p>d) Mutuo acuerdo entre la Autoridad Portuaria y el titular.</p> <p>e) Disolución o extinción de la sociedad, salvo en los supuestos de fusión o escisión.</p> <p>f) Revocación.</p> <p>g) Caducidad.</p> <p>h) Rescate, cuando se trate de concesiones.</p> <p>i) Extinción de la autorización o de la licencia de la que el título demanial sea soporte.</p>	<p>Las autorizaciones y concesiones se extinguirán por:</p> <p>a) Vencimiento del plazo de otorgamiento.</p> <p>b) Revisión de oficio, en los supuestos establecidos en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común. <u>39/2015 de 1 de Octubre</u></p> <p>c) Renuncia del titular, que sólo podrá ser aceptada por la Autoridad Portuaria cuando no cause perjuicio a ésta o a terceros.</p> <p>d) Mutuo acuerdo entre la Autoridad Portuaria y el titular.</p> <p>e) Disolución o extinción de la sociedad, salvo en los supuestos de fusión o escisión.</p> <p>f) Revocación.</p> <p>g) Caducidad.</p> <p>h) Rescate, cuando se trate de concesiones.</p> <p>i) Extinción de la autorización o de la licencia de la que el título demanial sea soporte.</p>	<p>Las autorizaciones y concesiones se extinguirán por:</p> <p>a) Vencimiento del plazo de otorgamiento.</p> <p>b) Revisión de oficio, en los supuestos establecidos en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común. <u>39/2015 de 1 de Octubre</u></p> <p>c) Renuncia del titular, que sólo podrá ser aceptada por la Autoridad Portuaria cuando no cause perjuicio a ésta o a terceros.</p> <p>d) Mutuo acuerdo entre la Autoridad Portuaria y el titular.</p> <p>e) Disolución o extinción de la sociedad, salvo en los supuestos de fusión o escisión.</p> <p>f) Revocación.</p> <p>g) Caducidad.</p> <p>h) Rescate, cuando se trate de concesiones.</p> <p>i) Extinción de la autorización o de la licencia de la que el título demanial sea soporte.</p>

Art. 102 – Ejecución forzosa de autorizaciones y Concesiones Portuarias

[Modificación introducida en el Proyecto de 2024]

La Autoridad Portuaria podrá proceder, previo apercibimiento, a la ejecución forzosa de los actos administrativos, salvo en los supuestos en que se suspenda la ejecución de los mismos, o cuando la Constitución o la ley exijan la intervención de los tribunales.

La ejecución forzosa de las resoluciones de las Autoridades Portuarias se registrá por lo establecido en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

La Autoridad Portuaria podrá proceder, previo apercibimiento, a la ejecución forzosa de los actos administrativos, salvo en los supuestos en que se suspenda la ejecución de los mismos, o cuando la Constitución o la ley exijan la intervención de los tribunales.

La ejecución forzosa de las resoluciones de las Autoridades Portuarias se registrá por lo establecido en la Ley ~~39/2015 de, 1 de Octubre~~30/1992, ~~de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.~~

La Autoridad Portuaria podrá proceder, previo apercibimiento, a la ejecución forzosa de los actos administrativos, salvo en los supuestos en que se suspenda la ejecución de los mismos, o cuando la Constitución o la ley exijan la intervención de los tribunales.

La ejecución forzosa de las resoluciones de las Autoridades Portuarias se registrá por lo establecido en la Ley ~~39/2015 de, 1 de Octubre~~30/1992, ~~de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.~~

Art. 108 – Concepto y Clases de Servicios Portuarios

1.Son servicios portuarios las actividades de prestación que sean necesarias para la explotación de los puertos dirigidas a hacer posible la realización de las operaciones asociadas con el tráfico marítimo, en condiciones de seguridad, eficiencia, regularidad, continuidad y no discriminación, y que sean desarrolladas en el ámbito territorial de las Autoridades Portuarias.

2. Tienen la consideración de servicios portuarios los siguientes:

a) Servicios técnico-náuticos:

1.º Servicio de practicaje.

2.º Servicio de remolque portuario.

3.º Servicio de amarre y desamarre.

b) Servicio al pasaje, que incluye: el embarque y desembarque de pasajeros, la carga y descarga de equipajes, y la de vehículos en régimen de pasaje.

c) Servicio de recepción de desechos generados por buques, que incluye: la recepción de los desechos y

IDEM

1.Son servicios portuarios las actividades de prestación que sean necesarias para la explotación de los puertos dirigidas a hacer posible la realización de las operaciones asociadas con el tráfico marítimo, en condiciones de seguridad, eficiencia, regularidad, continuidad y no discriminación, y que sean desarrolladas en el ámbito territorial de las Autoridades Portuarias.

2. Tienen la consideración de servicios portuarios los siguientes:

a) Servicios técnico-náuticos:

1.º Servicio de practicaje.

2.º Servicio de remolque portuario.

3.º Servicio de amarre y desamarre.

b) Servicio al pasaje, que incluye: el embarque y desembarque de pasajeros, la carga y descarga de equipajes, y la de vehículos en régimen de pasaje.

c) Servicio de recepción de desechos generados por buques, que incluye: la recepción de los desechos y

<p>residuos de los anexos I, IV, V o VI del Convenio MARPOL 73/78, según lo establecido en el artículo 132 de esta ley.</p> <p>d) Servicio de manipulación de mercancías, que consiste en la carga, estiba, descarga, desestiba, tránsito marítimo y el trasbordo de mercancías.</p>		<p>residuos de los anexos I, IV, V o VI del Convenio MARPOL 73/78, según lo establecido en el artículo 132 de esta ley.</p> <p>d) Servicio de manipulación de mercancías, que consiste en la carga, estiba, descarga, desestiba, tránsito marítimo y el trasbordo de mercancías.</p> <p>e) Servicio de suministro de combustible, que 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.</p>
--	--	--

Art. 137.7 – Servicio de Señalización Marítima

<p>7. Para la protección del servicio que prestan, garantizando su adecuada identificación y uso, el Ministerio de Fomento, a propuesta de Puertos del Estado, oída la Comisión de Faros, podrá establecer las servidumbres necesarias para garantizar la eficacia de las señales y de la prestación del servicio.</p> <p>Previamente la Autoridad Portuaria correspondiente remitirá a Puertos del Estado la memoria técnica solicitando dichas servidumbres, las cuales se limitarán a garantizar el acceso a las ayudas y su efectividad. En el caso de las ayudas visuales, las servidumbres podrán referirse a la protección del cono de luz, sus colores, su cadencia y su ritmo, así como a la iluminación del fondo. Las servidumbres de protección de las ayudas radioeléctricas no podrán suponer limitaciones superiores a las establecidas en la normativa vigente en materia de telecomunicaciones en cuanto a la protección del espacio radioeléctrico.</p>	<p>7. Para la protección del servicio que prestan, garantizando su adecuada identificación y uso, el Ministerio de Fomento, a propuesta de Puertos del Estado, oída la Comisión de Faros, podrá establecer las servidumbres necesarias para garantizar la eficacia de las señales y de la prestación del servicio.</p> <p>Previamente la Autoridad Portuaria correspondiente remitirá a Puertos del Estado la memoria técnica solicitando dichas servidumbres, las cuales se limitarán a garantizar el acceso a las ayudas y su efectividad. En el caso de las ayudas visuales, las servidumbres podrán referirse a la protección del cono de luz, sus colores, su cadencia y su ritmo, así como a la iluminación del fondo. Las servidumbres de protección de las ayudas radioeléctricas no podrán suponer limitaciones superiores a las establecidas en la normativa vigente en materia de telecomunicaciones en cuanto a la protección del espacio radioeléctrico.</p>	<p align="center">IDEM</p>
---	---	----------------------------

	El plazo máximo para resolver el procedimiento al que se refiere este apartado será de un año	
Art. 138.- Servicios Comerciales <i>[Modificación introducida en el Proyecto de 2024]</i>		
<p>1. A los efectos previstos en esta ley, son servicios comerciales las actividades de prestación de naturaleza comercial que, no teniendo el carácter de servicios portuarios, estén vinculadas a la actividad portuaria.</p> <p>2. El desarrollo de actividades industriales, comerciales o de servicios en el dominio público portuario se someterá al régimen jurídico previsto en esta ley para los servicios comerciales.</p>	<p>1. A los efectos previstos en esta ley, son servicios comerciales las actividades de prestación de naturaleza comercial que, no teniendo el carácter de servicios portuarios, estén vinculadas a la actividad portuaria.</p> <p>2.El desarrollo de actividades industriales, comerciales o de servicios en el dominio público portuario se someterá al régimen jurídico previsto en esta ley para los servicios comerciales.</p> <p>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.</p>	<p>1. A los efectos previstos en esta ley, son servicios comerciales las actividades de prestación de naturaleza comercial que, no teniendo el carácter de servicios portuarios, estén vinculadas a la actividad portuaria.</p> <p>2.El desarrollo de actividades industriales, comerciales o de servicios en el dominio público portuario se someterá al régimen jurídico previsto en esta ley para los servicios comerciales.</p> <p>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.</p>
Art. 162 Régimen Jurídico de la Utilización del Dominio Público y de la Prestación de los Servicios Portuarios		
Las tasas portuarias se registrarán por lo dispuesto en esta ley y, en lo no previsto en la misma, por la Ley 8/1989, de 13 de abril, de Tasas y Precios Públicos, la Ley 58/2003, de 17 de diciembre, General Tributaria y las normas reglamentarias dictadas en desarrollo de las mismas	1.Las tasas portuarias se registrarán por lo dispuesto en esta ley y, en lo no previsto en la misma, por la Ley 8/1989, de 13 de abril, de Tasas y Precios Públicos, la Ley 58/2003, de 17 de diciembre, General Tributaria y las normas reglamentarias dictadas en desarrollo de las mismas.	1.Las tasas portuarias se registrarán por lo dispuesto en esta ley y, en lo no previsto en la misma, por la Ley 8/1989, de 13 de abril, de Tasas y Precios Públicos, la Ley 58/2003, de 17 de diciembre General Tributaria , y las normas reglamentarias dictadas en desarrollo de las mismas.

	<p>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.</p>	<p>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.</p>
<p>Art. 175 a) – c) – Base Imponible de la Tasa de Ocupación</p>		
<p>La base imponible de la tasa es el valor del bien de dominio público ocupado, que se determinará de la forma siguiente:</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p>La base imponible de la tasa es el valor del bien de dominio público ocupado, que se determinará de la forma siguiente:</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p>IDEM</p>

b) Ocupación de las aguas del puerto. Será el valor de los espacios de agua incluidos en cada una de las áreas funcionales en que se divida la zona de servicio del puerto, que se determinará por referencia al valor de los terrenos de las áreas de la zona de servicio con similar finalidad o uso o, en su caso, al de los terrenos más próximos. En la valoración deberá tenerse en cuenta las condiciones de abrigo, profundidad y localización de las aguas, sin que pueda exceder del valor de los terrenos de referencia.

No obstante, cuando el espacio de agua se otorgue en concesión para su relleno, el valor del mismo será el asignado a los terrenos de similar utilidad que se encuentren más próximos.

c) Ocupación de obras e instalaciones. El valor del bien de dominio público ocupado estará integrado por los siguientes conceptos:

1.º El valor de los terrenos y de las aguas ocupados.

2.º El valor de las infraestructuras, superestructuras e instalaciones, en el momento de otorgamiento de las mismas, calculado sobre la base de criterios de mercado, y el valor de su depreciación anual. Estos valores, que serán aprobados por la Autoridad Portuaria, permanecerán constantes durante el período concesional, y no será de aplicación la actualización anual prevista en el artículo 178.

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.

b) Ocupación de las aguas del puerto. Será el valor de los espacios de agua incluidos en cada una de las áreas funcionales en que se divida la zona de servicio del puerto, que se determinará por referencia al valor de los terrenos de las áreas de la zona de servicio con similar finalidad o uso o, en su caso, al de los terrenos más próximos. En la valoración deberá tenerse en cuenta las condiciones de abrigo, profundidad y localización de las aguas, sin que pueda exceder del valor de los terrenos de referencia.

No obstante, cuando el espacio de agua se otorgue en concesión para su relleno, el valor del mismo será el asignado a los terrenos de similar utilidad que se encuentren más próximos.

c) Ocupación de obras e instalaciones. El valor del bien de dominio público ocupado estará integrado por los siguientes conceptos:

1.º El valor de los terrenos y de las aguas ocupados.

2.º El valor de las infraestructuras, superestructuras e instalaciones, en el momento de otorgamiento de las mismas, calculado sobre la base de criterios de mercado, yal 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 no será de aplicación la actualización anual prevista en el artículo 178 y serán aplicables aun cuando haya finalizado la vida útil del bien.

El cálculo del valor de las obras e instalaciones y del valor de su depreciación se realizará por las Autoridades Portuarias conforme a los siguientes criterios:

2.º 1 Si se trata de un bien construido a cargo de la Autoridad Portuaria y desde la fecha de recepción no han transcurrido más de cinco años, deberá considerarse como valor inicial del bien el coste total de la inversión.

2.º 2 En los restantes casos, el valor del bien se determinará mediante tasación realizada por una sociedad de tasación inscrita en el Registro de Sociedades de Tasación del Banco de España, salvo cuando se trate de bienes cuyo valor no supere los tres millones de euros, en cuyo caso la tasación podrá realizarse por los servicios técnicos de la Autoridad Portuaria. En ambos casos, el valor del bien se determinará en el momento del otorgamiento, permanecerá constante, y se tomará en consideración, entre otros factores, el uso a que se destine, su estado de conservación y su posible obsolescencia. A los efectos de otorgamiento de nuevas concesiones o autorizaciones, estas valoraciones tendrán una vigencia de cinco años, salvo cuando los bienes hayan sufrido a juicio de la Autoridad Portuaria, desde la última valoración, una alteración significativa en su valor de mercado.

2.º 3 La depreciación anual será el resultado de dividir el valor del bien por su vida útil. En el caso del ordinal 2.º 1 la vida útil se determinará aplicando las tablas de vidas útiles vigentes para los activos integrantes del inmovilizado material de los organismos públicos portuarios. En el caso del ordinal 2.º 2 la vida útil será la que se establezca en la tasación.

El cálculo del valor de las obras e instalaciones ~~y del valor de su depreciación~~ se realizará por las Autoridades Portuarias conforme a los siguientes criterios:

2.º 1 Si se trata de un bien construido a cargo de la Autoridad Portuaria y desde la fecha de recepción no han transcurrido más de cinco años, deberá considerarse como valor inicial del bien el coste total de la inversión.

2.º 2 En los restantes casos, el valor del bien se determinará mediante tasación realizada por una sociedad de tasación inscrita en el Registro de Sociedades de Tasación del Banco de España, salvo cuando se trate de bienes cuyo valor no supere los ~~tres millones de~~ 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 y su posible obsolescencia. A los efectos de otorgamiento de nuevas concesiones o autorizaciones, estas valoraciones tendrán una vigencia de cinco años, salvo cuando los bienes hayan sufrido a juicio de la Autoridad Portuaria, desde la última valoración, una alteración significativa en su valor de mercado.

~~2.º 3~~ La depreciación anual 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.

<p>2.º 4 En caso de prórroga de la concesión o autorización, se procederá a una nueva tasación de las obras e instalaciones cuando éstas reviertan a la Autoridad Portuaria.</p> <p>d) Cuando la ocupación del dominio público portuario incluya un uso consuntivo del mismo, el valor de este uso será el de los materiales consumidos a precio de mercado.</p>	<p>2.º 4 En caso de prórroga de la concesión o autorización, se procederá a una nueva tasación de las obras e instalaciones cuando éstas reviertan a la Autoridad Portuaria.</p> <p>e) Cuando la ocupación del dominio público portuario incluya un uso consuntivo del mismo, el valor de este uso será el de los materiales consumidos a precio de mercado.</p>	
<p>Art. 181 h) – Bonificaciones de la Tasa de Ocupación</p>		
<p>h) Cuando el objeto de la concesión consista en una terminal de manipulación de mercancías o de pasajeros y en el título concesional se disponga la realización por parte del concesionario de muelles, pantalanes, duques de alba u otras obras de atraque y amarre, así como obras de dragado de primer establecimiento asociadas con las mismas: la cuantía de la bonificación se determinará en función de la inversión realizada por estos conceptos, de conformidad con los siguientes criterios:</p> <p>“$b = (Ca \cdot 10.000) / (Vt \cdot S \cdot t \cdot n)$ ($b \leq 75\%$)”</p> <p>donde:</p> <p>b = Bonificación (%) redondeada a la primera cifra decimal, aplicable desde el momento de finalización de las obras, según el plazo aprobado.</p> <p>Ca = Coste de las obras establecido por la Autoridad Portuaria (€), calculado en el momento del otorgamiento de la concesión.</p> <p>Vt = Valor de la superficie concesionada a efectos de la concesión de dominio público (€/m²) en el momento de otorgamiento de la concesión.</p>	<p>Se introdujo el cambio al apartado h con la Ley 22/2021.</p>	<p>Se introdujo el cambio al apartado h con la Ley 22/2021.</p>

<p>S = Superficie concesionada (m²).</p> <p>t = Tipo de gravamen anual (%) fijado en el otorgamiento de la concesión.</p> <p>n = Plazo restante de la concesión en el momento de finalización de las obras.</p> <p>En el caso de que se produzcan simultáneamente obras de relleno o de consolidación o mejora, así como obras de atraque y amarre, a cargo del concesionario, la bonificación será la suma de las obtenidas de acuerdo con lo dispuesto en los apartados a) y h) de este artículo, sin que la suma global pueda superar el 75 %.</p> <p>Las bonificaciones otorgadas no serán de aplicación a las prórrogas que, en su caso, pudieran otorgarse, sin perjuicio de las nuevas bonificaciones que, eventualmente, pudieran establecerse por nuevas inversiones por estos mismos conceptos para las concesiones prorrogadas.</p>		
Art 189 – Fijación de la Base Imponible y el Tipo de Gravamen		
<p>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.</p> <p>La base imponible y el tipo de gravamen no serán revisables, sin perjuicio de su actualización conforme a lo establecido en el artículo siguiente</p>	<p>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.</p> <p>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</p>	IDEM

	considere necesario revisar dichos elementos, y sin perjuicio de su actualización conforme a lo establecido en el artículo siguiente.	
Art. 197 – Cuota Íntegra por Acceso y Estancia en ZONA I o Interior de las Aguas Portuarias		
<p>1. La cuota íntegra de la tasa por el acceso y estancia de los buques o artefactos flotantes en el puesto de atraque o de fondeo, en la Zona I o interior de las aguas portuarias, excepto en el caso de atraque en dique exento, será la cantidad resultante del producto de la centésima parte del arqueo bruto del buque (GT), con un mínimo de 100 GT, por el tiempo de estancia, computado en periodos de una hora o fracción con un mínimo de tres horas por escala y un máximo de 15 horas por escala cada 24 horas, y por la cantidad resultante de aplicar a la cuantía básica B, o S en el caso de transporte marítimo de corta distancia, el coeficiente corrector de la tasa del buque aprobado con arreglo a lo dispuesto en el artículo 166 y los siguientes coeficientes, según corresponda:</p> <p>a) Atraque no otorgado en concesión o autorización:</p> <p>1.º Buques atracados de costado a muelles o pantalanes: 1,00.</p> <p>2.º Buques atracados de punta a muelles o pantalanes, buques abarloados a otros buques, buques amarrados a boyas o a puntos fijos que no tengan la consideración de atraques, y buques fondeados: 0,80.</p> <p>b) Atraque otorgado en concesión o autorización:</p> <p>1.º Atracados o fondeados con espacio de agua en concesión o autorización, siempre que la superficie del espacio de agua otorgado en concesión; sea por lo menos</p>	Se introdujo el cambio con la Ley 22/2021.	Se introdujo el cambio con la Ley 22/2021.

la superficie requerida por el buque para su permanencia en el puesto de atraque en condiciones de seguridad:

0,60 para buques atracados de costado a muelles o pantalanes.

0,50 para buques atracados de punta a muelles y pantalanes, buques abarloados a otros buques, buques amarrados a boyas o a puntos fijos que no tengan la condición de atraques, y buques fondeados.

2.º Atracados o fondeados sin espacio o con espacio insuficiente de agua en concesión o autorización:

0,70 para buques atracados de costado a muelles o pantalanes.

0,60 para buques atracados de punta a muelles y pantalanes, buques abarloados a otros buques, buques amarrados a boyas o a puntos fijos que no tengan la condición de atraques, y buques fondeados.

c) Atraque o fondeo en puertos en régimen concesional: 0,30.

d) Atraque o fondeo de buques que entran en Zona I únicamente para avituallarse, aprovisionarse o reparar, con estancia máxima de 48 horas, se aplicará un coeficiente de 0,25 a la cuota prevista en las letras a), b) y c) anteriores. Para estancia superior a 48 horas, se aplicará el régimen general que le corresponda para todo el periodo.

e) En razón de la estancia y utilización prolongada de las instalaciones de atraque o fondeo situadas en la Zona 1,

bien por desarrollar el buque sus actividades fundamentalmente en el interior de la zona de servicio del puerto, bien por permanecer en el puesto de atraque, se exceptúan del régimen tarifado establecido en las letras a) y d) anteriores a los buques cuando cumplan las citadas condiciones, a los cuales se aplicará los siguientes coeficientes según corresponda:

1.º Buques de tráfico interior de mercancías y pasajeros exclusivamente en la zona de servicio del puerto, o en aguas marítimas interiores tales como rías o bahías: 4,00.

2.º Buques destinados al dragado y al avituallamiento: 4,67.

3.º Buques a flote en construcción, gran reparación, transformación, así como buques en desguace, fuera de un astillero: 1,33.

4.º Buques a flote en construcción, gran reparación, transformación, así como buques en desguace en astillero: 0,50.

5.º Buques pesqueros, cuando estén en paro biológico, o cuando alguna de sus especies objetivo estén en veda, o cuando carezcan de licencia o de permiso temporal de pesca o tengan asignada una cuota anual de pesca, incluso después de haber agotado completamente dicho cupo anual: 0,45.

6.º Buques en depósito judicial: 1,00.

7.º Buques inactivos, incluso pesqueros y artefactos flotantes: 4,67.

8.º Buques destinados a la prestación de los servicios de remolque, amarre, practica y a otros servicios portuarios: 2,33.

9.º Otros buques cuya estancia sea superior a un mes, a partir de que finalice dicho periodo: 4,67.

A los efectos de aplicación de lo previsto en esta letra e), se considerará estancia y utilización prolongada la que sea debida a los supuestos anteriores siempre que sea superior a siete días, salvo lo específicamente dispuesto al respecto en el último supuesto.

En los supuestos de buques destinados a dragados y avituallamiento y de buques destinados a los servicios de remolque, amarre, practica y a otros servicios portuarios, serán de aplicación los coeficientes de 4,67 y 2,33 respectivamente, desde el primer día de estancia en la Zona 1.

En estos supuestos, el mínimo arqueado bruto del buque (GT) a considerar en el cálculo de la cuota íntegra de la tasa será de 50 GT, y el tiempo de estancia no se medirá en periodos de una hora o fracción, como es la norma general, sino en periodos de 24 horas o fracción.

Además, la cuota íntegra de la tasa en los supuestos previstos en esta letra e) será la que resulte de aplicar a la prevista los coeficientes siguientes, siempre que el puesto de atraque esté otorgado en concesión o autorización:

1.º En atraques otorgados en concesión o autorización, sin espacio o con espacio insuficiente de agua en concesión o autorización: 0,70.

2.º En atraques otorgados en concesión o autorización, cuando el espacio de agua ocupada esté también en concesión o autorización, siempre que la superficie del espacio de agua otorgado en concesión sea al menos la superficie requerida por el buque para su permanencia en el puesto de atraque en condiciones de seguridad: 0,60.

3.º En puertos otorgados en concesión: 0,30.

f) Sin utilización de puesto de atraque o fondeo: en el caso de acceso o partida de los buques hasta o desde dique seco o flotante, grada o instalación de varada, o en general por acceso sin utilización de puesto de atraque o fondeo, la cuota íntegra de la tasa será el producto de la cuantía básica (B), por el coeficiente, por el coeficiente corrector de la tasa del buque establecido con arreglo a lo dispuesto en el artículo 166, por la centésima parte del arqueo bruto del buque (GT, con un mínimo de 100 GT) y por un coeficiente igual a 2,00.

g) A los buques de crucero turístico:

1.º Con carácter general: 0,70.

2.º Cuando realicen una escala en un puerto considerado como puerto base, de acuerdo con la definición contenida en el anexo II de esta ley: 0,56.

3.º Cuando pertenezcan a una misma compañía de cruceros, de acuerdo con la definición contenida en el anexo II de esta ley, siempre que en conjunto realicen al menos 12 escalas en un año como puerto base u 8 escalas si el tráfico es manifiestamente estacional: 0,50.

Se entiende que el tráfico es manifiestamente estacional cuando todas las escalas anuales se concentran en un trimestre.

Estos coeficientes son compatibles con los de las letras a), b) y c) anteriores.

h) A los buques que realicen la carga o descarga de mercancías por rodadura, tales como los de tipo ro-ro puro, ro-pax, con-ro y ferry:

1.º Con carácter general: 0,90.

2.º Cuando esté integrado en un servicio marítimo regular, de acuerdo con la definición de servicio marítimo regular incluida en el anexo II de la ley: 0,60.

Estos coeficientes son compatibles con los de las letras a), b) y c) anteriores.

i) En los buques integrados en servicios marítimos interinsulares en un mismo archipiélago: 0,25. De conformidad con lo dispuesto en la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea para que sean admisibles excepciones en la aplicación del Reglamento Comunitario (CEE) 4055/86, se justifica dicho coeficiente reductor por razones de interés general asociadas con la necesidad de potenciar la cohesión de los territorios insulares que conforman un archipiélago y evitar los efectos que tienen para el desarrollo económico y la competitividad de las islas menores del archipiélago los costes adicionales que supone la doble insularidad.

Este coeficiente es compatible con los de las letras a), b) y c) anteriores.

<p>j) A los buques que utilicen combustibles alternativos para su propulsión en alta mar, así como a los buques que durante su estancia en puerto utilicen combustibles alternativos o electricidad suministrada, desde muelle o bien por baterías instaladas a bordo, para la alimentación de sus motores auxiliares: 0,5.</p> <p>Este coeficiente no se aplicará a los buques que se dediquen al transporte de gas natural licuado, u otros combustibles alternativos, salvo que durante su estancia en puerto utilicen electricidad suministrada desde muelle, o por baterías instaladas a bordo, para la alimentación de sus motores auxiliares.</p> <p>A los efectos de esta norma serán combustibles alternativos aquellos contemplados como tales por la Directiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de octubre de 2014, relativa a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos.</p> <p>Este coeficiente será compatible con los coeficientes de las letras anteriores.</p> <p>2. A los supuestos de las letras e), f) y g) del apartado anterior solamente se les podrá aplicar la cuantía básica B.</p> <p>Los supuestos de las letras h) e i) del apartado anterior únicamente serán de aplicación a los casos que corresponda aplicar la cuantía básica S. Dichos supuestos no son compatibles entre sí.</p>		
Art. 240.1 d y e) Cuota Íntegra de la Tasa de Ayudas a la Navegación		
1. La cuota íntegra de la tasa es la siguiente:	1. La cuota íntegra de la tasa es la siguiente:	1. La cuota íntegra de la tasa es la siguiente:

<p>a) A los buques mercantes, así como a los pesqueros congeladores y, en general, a aquellos buques a los que por sus características les sea de aplicación la tasa del buque: la resultante del producto del número de GT del buque, con un mínimo de 100 GT, por las cuantías básicas (A + C) y por el coeficiente 0,035 en las tres primeras escalas de cada año natural en un puerto español.</p> <p>b) A los buques y embarcaciones dedicados a la pesca de altura o gran altura:</p> <p>1.º En el caso de buques y embarcaciones que tengan la base en un puerto español: la resultante del producto del número de GT del buque o embarcación por las cuantías básicas (A + C) en cada año natural.</p> <p>2.º En el caso de buques y embarcaciones que no tengan la base en un puerto español, la cuota de la tasa será la que se derive de dividir la cuota resultante del ordinal 1.º anterior entre el número de días de cada año natural, multiplicado por el número de días de estancia, completos o por fracción, que vaya a permanecer el buque o la embarcación en aguas jurisdiccionales españolas.</p> <p>c) A los buques y embarcaciones dedicados a la pesca de bajura o litoral.</p> <p>1.º En el caso de buques y embarcaciones que tengan la base en un puerto español: la resultante del producto de las cuantías básicas (A + C) por el coeficiente 50 en cada año natural.</p> <p>2.º En el caso de buques y embarcaciones que no tengan la base en un puerto español, la cuota de la tasa será la que se derive de dividir la cuota resultante del ordinal 1.º</p>	<p>a) A los buques mercantes, así como a los pesqueros congeladores y, en general, a aquellos buques a los que por sus características les sea de aplicación la tasa del buque: la resultante del producto del número de GT del buque, con un mínimo de 100 GT, por las cuantías básicas (A + C) y por el coeficiente 0,035 en las tres primeras escalas de cada año natural en un puerto español.</p> <p>b) A los buques y embarcaciones dedicados a la pesca de altura o gran altura:</p> <p>1.º En el caso de buques y embarcaciones que tengan la base en un puerto español: la resultante del producto del número de GT del buque o embarcación por las cuantías básicas (A + C) en cada año natural.</p> <p>2.º En el caso de buques y embarcaciones que no tengan la base en un puerto español, la cuota de la tasa será la que se derive de dividir la cuota resultante del ordinal 1.º anterior entre el número de días de cada año natural, multiplicado por el número de días de estancia, completos o por fracción, que vaya a permanecer el buque o la embarcación en aguas jurisdiccionales españolas.</p> <p>c) A los buques y embarcaciones dedicados a la pesca de bajura o litoral.</p> <p>1.º En el caso de buques y embarcaciones que tengan la base en un puerto español: la resultante del producto de las cuantías básicas (A + C) por el coeficiente 50 en cada año natural.</p> <p>2.º En el caso de buques y embarcaciones que no tengan la base en un puerto español, la cuota de la tasa será la que se derive de dividir la cuota resultante del ordinal 1.º</p>	<p>a) A los buques mercantes, así como a los pesqueros congeladores y, en general, a aquellos buques a los que por sus características les sea de aplicación la tasa del buque: la resultante del producto del número de GT del buque, con un mínimo de 100 GT, por las cuantías básicas (A + C) y por el coeficiente 0,035 en las tres primeras escalas de cada año natural en un puerto español.</p> <p>b) A los buques y embarcaciones dedicados a la pesca de altura o gran altura:</p> <p>1.º En el caso de buques y embarcaciones que tengan la base en un puerto español: la resultante del producto del número de GT del buque o embarcación por las cuantías básicas (A + C) en cada año natural.</p> <p>2.º En el caso de buques y embarcaciones que no tengan la base en un puerto español, la cuota de la tasa será la que se derive de dividir la cuota resultante del ordinal 1.º anterior entre el número de días de cada año natural, multiplicado por el número de días de estancia, completos o por fracción, que vaya a permanecer el buque o la embarcación en aguas jurisdiccionales españolas.</p> <p>c) A los buques y embarcaciones dedicados a la pesca de bajura o litoral.</p> <p>1.º En el caso de buques y embarcaciones que tengan la base en un puerto español: la resultante del producto de las cuantías básicas (A + C) por el coeficiente 50 en cada año natural.</p> <p>2.º En el caso de buques y embarcaciones que no tengan la base en un puerto español, la cuota de la tasa será la que se derive de dividir la cuota resultante del ordinal 1.º</p>
---	---	---

anterior entre el número de días de cada año natural, multiplicado por el número de días de estancia, completos o por fracción, que vaya a permanecer el buque o la embarcación en aguas jurisdiccionales españolas.

d) A los buques y embarcaciones de recreo o deportivos de eslora igual o superior a nueve metros si su propulsión es el motor y superior a 12 metros si su propulsión es la vela, que deban estar provistas de certificado de registro español-permiso de navegación o rol de despacho o dotación de buques.

1.º En el caso de embarcaciones que tengan la base en un puerto español: la resultante del producto de las cuantías básicas (A + C) por la eslora del buque, expresada en metros, por la manga del buque, expresada en metros, y por el coeficiente 16 en cada año natural.

2.º En el caso de embarcaciones que no tengan la base en un puerto español, la cuota de la tasa será la que se derive de dividir la cuota resultante del ordinal 1.º anterior entre el número de días de cada año natural, multiplicado por el número de días de estancia, completos o por fracción, que vaya a permanecer la embarcación en aguas jurisdiccionales españolas.

e) A las embarcaciones de recreo o deportivas de eslora inferior a nueve metros si su propulsión es el motor, que deban estar provistas de certificado de registro español-permiso de navegación, o rol de despacho o dotación de buques, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 171.e) de esta ley:

anterior entre el número de días de cada año natural, multiplicado por el número de días de estancia, completos o por fracción, que vaya a permanecer el buque o la embarcación en aguas jurisdiccionales españolas.

d) A los buques y embarcaciones de recreo o deportivos de eslora igual o superior a nueve metros si su propulsión es el motor y superior a 12 metros si su propulsión es la vela, ~~que deban estar provistas de certificado de registro español-permiso de navegación o rol de despacho o dotación de buques.;~~

1.º En el caso de embarcaciones que tengan la base en un puerto español: la resultante del producto de las cuantías básicas (A + C) por la eslora del buque, expresada en metros, por la manga del buque, expresada en metros, y por el coeficiente 16 en cada año natural.

2.º En el caso de embarcaciones que no tengan la base en un puerto español, la cuota de la tasa será la que se derive de dividir la cuota resultante del ordinal 1.º anterior entre el número de días de cada año natural, multiplicado por el número de días de estancia, completos o por fracción, que vaya a permanecer la embarcación en ~~aguas jurisdiccionales españolas-los espacios marítimos españoles~~

e) A las embarcaciones de recreo o deportivas de eslora inferior a nueve metros si su propulsión es el motor, ~~que deban estar provistas de certificado de registro español-permiso de navegación, o rol de despacho o dotación de buques,~~ sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 171.e) de esta ley:

anterior entre el número de días de cada año natural, multiplicado por el número de días de estancia, completos o por fracción, que vaya a permanecer el buque o la embarcación en aguas jurisdiccionales españolas.

d) A los buques y embarcaciones de recreo o deportivos de eslora igual o superior a nueve metros si su propulsión es el motor y superior a 12 metros si su propulsión es la vela, ~~que deban estar provistas de certificado de registro español-permiso de navegación o rol de despacho o dotación de buques.;~~

1.º En el caso de embarcaciones que tengan la base en un puerto español: la resultante del producto de las cuantías básicas (A + C) por la eslora del buque, expresada en metros, por la manga del buque, expresada en metros, y por el coeficiente 16 en cada año natural.

2.º En el caso de embarcaciones que no tengan la base en un puerto español, la cuota de la tasa será la que se derive de dividir la cuota resultante del ordinal 1.º anterior entre el número de días de cada año natural, multiplicado por el número de días de estancia, completos o por fracción, que vaya a permanecer la embarcación en ~~aguas jurisdiccionales españolas-los espacios marítimos españoles~~

e) A las embarcaciones de recreo o deportivas de eslora inferior a nueve metros si su propulsión es el motor, ~~que deban estar provistas de certificado de registro español-permiso de navegación, o rol de despacho o dotación de buques,~~ sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 171.e) de esta ley:

<p>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.</p> <p>2.º En el caso de embarcaciones que no tengan la base en un puerto español, la cuota de la tasa será la que se derive de dividir la cuota resultante del ordinal 1.º anterior entre el número de días de cada año natural, multiplicado por el número de días de estancia, completos o por fracción, que vaya a permanecer la embarcación en aguas jurisdiccionales españolas.</p> <p>2. Los valores de las cuantías básicas de la tasa de ayudas a la navegación se establecen en 0,29 euros para la cuantía básica correspondiente al servicio de ayudas a la navegación prestado por las Autoridades Portuarias (A) y 0,28 euros para la cuantía básica correspondiente al servicio de ayudas a la navegación prestado por la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima y a la actividad investigadora de la Autoridad Administrativa Independiente para la Investigación Técnica de Accidentes e Incidentes ferroviarios, marítimos y de aviación civil (C). El valor de la cuantía básica podrá ser revisado en la Ley de Presupuestos Generales del Estado o en otra que, en su caso, se apruebe a estos efectos en función de la evolución de los costes del servicio.</p>	<p>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.</p> <p>2.º En el caso de embarcaciones que no tengan la base en un puerto español, la cuota de la tasa será la que se derive de dividir la cuota resultante del ordinal 1.º anterior entre el número de días de cada año natural, multiplicado por el número de días de estancia, completos o por fracción, que vaya a permanecer la embarcación en aguas jurisdiccionales españolas <u>los espacios marítimos españoles</u>.</p> <p>2. Los valores de las cuantías básicas de la tasa de ayudas a la navegación se establecen en 0,29 euros para la cuantía básica correspondiente al servicio de ayudas a la navegación prestado por las Autoridades Portuarias (A) y 0,28 euros para la cuantía básica correspondiente al servicio de ayudas a la navegación prestado por la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima y a la actividad investigadora de la Autoridad Administrativa Independiente para la Investigación Técnica de Accidentes e Incidentes ferroviarios, marítimos y de aviación civil (C). El valor de la cuantía básica podrá ser revisado en la Ley de Presupuestos Generales del Estado o en otra que, en su caso, se apruebe a estos efectos en función de la evolución de los costes del servicio.</p>	<p>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.</p> <p>2.º En el caso de embarcaciones que no tengan la base en un puerto español, la cuota de la tasa será la que se derive de dividir la cuota resultante del ordinal 1.º anterior entre el número de días de cada año natural, multiplicado por el número de días de estancia, completos o por fracción, que vaya a permanecer la embarcación en aguas jurisdiccionales españolas <u>los espacios marítimos españoles</u>.</p> <p>2. Los valores de las cuantías básicas de la tasa de ayudas a la navegación se establecen en 0,29 euros para la cuantía básica correspondiente al servicio de ayudas a la navegación prestado por las Autoridades Portuarias (A) y 0,28 euros para la cuantía básica correspondiente al servicio de ayudas a la navegación prestado por la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima y a la actividad investigadora de la Autoridad Administrativa Independiente para la Investigación Técnica de Accidentes e Incidentes ferroviarios, marítimos y de aviación civil (C). El valor de la cuantía básica podrá ser revisado en la Ley de Presupuestos Generales del Estado o en otra que, en su caso, se apruebe a estos efectos en función de la evolución de los costes del servicio.</p>
<p>Art 251 – Registros Marítimos Españoles, su Clasificación, Matriculación y Baja de Buques y Empresas Navieras.</p>		
<p>1. El Registro de Buques y Empresas Navieras es un registro público de carácter administrativo que tiene por objeto la inscripción de:</p>		<p>1. Las personas físicas o jurídicas residentes o domiciliadas en España o en otros Estados pertenecientes al Espacio Económico Europeo estarán facultadas para obtener el registro y el abanderamiento en España de buques civiles, mediante su inscripción en alguno de los registros marítimos españoles.</p>

Los registros marítimos españoles son:

- a) El Registro de Buques y
- b) El Registro de Empresas Navieras es un registro público.
- c) El Registro Especial de Buques.
- e) El Registro Especial de Empresas Navieras.
- f) 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 tiene por objeto la 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 de 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.

~~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.~~

~~2.~~ Los registros marítimos españoles son:

- a) ~~a)~~ El Registro de Buques.
- b) El Registro de Empresas Navieras.
- c) ~~e)~~ El Registro Especial de Buques y

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.

- a) Los buques abanderados en España.
b) Las empresas navieras españolas.

2. En la inscripción de los buques se hará constar, a efectos de su identificación, todas sus circunstancias esenciales y sus modificaciones, así como los actos y contratos por los que se adquiriera o transmita su propiedad, los de constitución de hipotecas o imposición de derechos reales y cualquier otro extremo que se determine legal o reglamentariamente.

3. En la inscripción de las empresas navieras se hará constar el acto constitutivo y sus modificaciones, el nombramiento y cese de sus administradores, los buques de su propiedad o que exploten, y cualquier otra circunstancia que se determine legal o reglamentariamente.

4. La inscripción en el Registro de Buques y Empresas Navieras no exime del cumplimiento de los deberes de inscripción en otros Registros públicos que puedan existir.

5. La inscripción de buques en el Registro de Buques y Empresas Navieras, supondrá la baja simultánea, en su caso, en el Registro Especial de Buques y Empresas Navieras.

6. Lo dispuesto en este artículo se entenderá sin perjuicio de lo preceptuado en la disposición adicional decimosexta, reguladora del Registro Especial de Buques y Empresas Navieras.

- ~~a) Los buques abanderados en España.
b) Las empresas navieras españolas.~~

~~2. En la inscripción de los buques se hará constar, a efectos de su identificación, todas sus circunstancias esenciales y sus modificaciones, así como los actos y contratos por los que se adquiriera o transmita su propiedad, los de constitución de hipotecas o imposición de derechos reales y cualquier otro extremo que se determine legal o reglamentariamente.~~

~~3. En la inscripción de las empresas navieras se hará constar el acto constitutivo y sus modificaciones, el nombramiento y cese de sus administradores, los buques de su propiedad o que exploten, y cualquier otra circunstancia que se determine legal o reglamentariamente.~~

4. La inscripción en ~~el Registro de Buques y Empresas Navieras~~ los registros marítimos españoles no exime del cumplimiento de los deberes de inscripción en otros registros públicos que puedan existir.

~~5. La inscripción de buques un buque o embarcación en el Registro alguno de Buques y Empresas Navieras, los registros marítimos españoles~~ supondrá la baja simultánea, en ~~su caso, cualquiera de los otros registros marítimos previstos en el Registro Especial de Buques y Empresas Navieras~~ esta ley.

~~6. Lo dispuesto en este artículo se entenderá sin perjuicio de lo preceptuado en la disposición adicional decimosexta, reguladora del Registro Especial de Buques y Empresas Navieras~~

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

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.

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 30 días. Por razones de urgencia debidamente justificadas, se podrán tramitar las solicitudes de baja en el plazo de 15 días 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

	<p><u>que tengan 18 o más años y que cuenten con dos detenciones en firme, asimismo, en los últimos 36 meses.</u></p> <p><u>Los mismos requisitos se aplicarán para denegar el abanderamiento en España de buques procedentes de los registros de otros países.</u></p> <p><u>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.</u></p> <p><u>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.</u></p> <p><u>Estas medidas tendrán vigencia durante el tiempo que persistan las mencionadas circunstancias.</u></p>	<p>que tengan 18 o más años y que cuenten con dos detenciones en firme, asimismo, en los últimos 36 meses.</p> <p>Los mismos requisitos se aplicarán para denegar el abanderamiento en España de buques procedentes de otros <u>los registros de otros países.</u></p> <p>5. Las condiciones que deban ser cumplimentadas con carácter previo a la concesión del abanderamiento, así como el establecimiento de otros supuestos de alta y baja en los registros marítimos españoles, se establecerán reglamentariamente.</p> <p><u>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.</u></p> <p><u>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.</u></p> <p><u>Estas medidas tendrán vigencia durante el tiempo que persistan las mencionadas circunstancias.</u></p>
Art. 252 – Abanderamiento de buques <u>Registro de Buques y Registro de Empresas Navieras</u>		
<p>1. Los buques debidamente registrados y abanderados en España tendrán a todos los efectos la nacionalidad española.</p>	<p>1. <u>El objeto del Registro de Buques es la inscripción de los buques debidamente registrados y embarcaciones abanderados en España tendrán, así como los artefactos navales y las plataformas fijas.</u></p>	<p>1. El objeto del Registro de Buques y Empresas Navieras es <u>un registro público de carácter administrativo que tiene por objeto</u></p>

<p>2. Estarán facultadas para obtener el registro y el abanderamiento de buques civiles las personas físicas o jurídicas residentes o domiciliadas en España u otros Estados pertenecientes al Espacio Económico Europeo siempre que, en este último supuesto, designen un representante en España.</p> <p>Si los buques a los que se refiere el párrafo anterior estuvieran dedicados a la navegación de recreo o deportiva sin finalidad mercantil, no será necesario el requisito de residencia, siendo suficiente la designación de un representante en España.</p> <p>Por navegación de recreo o deportiva, se entiende aquella cuyo objeto exclusivo sea el recreo, la práctica del deporte sin propósito lucrativo o la pesca no profesional, por su propietario o por otras personas que puedan llevarla a cabo, mediante arrendamiento, contrato de pasaje, cesión o por cualquier otro título, siempre que en estos casos el buque o embarcación no sea utilizado por más de 12 personas, sin contar con su tripulación.</p> <p>3. Los buques civiles españoles podrán ser abanderados provisionalmente en el extranjero y los extranjeros en España, en aquellos casos en los que se determine reglamentariamente.</p> <p>4. Los buques de pabellón español que estén sujetos a inspección por el Estado rector del Puerto, podrán causar baja en el Registro de Buques y Empresas Navieras o, en</p>	<p><u>En la inscripción de los buques, embarcaciones, artefactos navales y plataformas fijas se hará constar, a todos los efectos la nacionalidad española de su identificación:</u></p> <p>2. Estarán facultadas para obtener el registro y el abanderamiento de buques civiles las personas físicas o jurídicas residentes o domiciliadas en España u otros Estados pertenecientes al Espacio Económico Europeo siempre que, en este último supuesto, designen un representante en España.</p> <p>Si los buques a los que se refiere el párrafo anterior estuvieran dedicados a la navegación de recreo o deportiva sin finalidad mercantil, no será necesario el requisito de residencia, siendo suficiente la designación de un representante en España.</p> <p>Por navegación de recreo o deportiva, se entiende aquella cuyo objeto exclusivo sea el recreo, la práctica del deporte sin propósito lucrativo o la pesca no profesional, por su propietario o por otras personas que puedan llevarla a cabo, mediante arrendamiento, contrato de pasaje, cesión o por cualquier otro título, siempre que en estos casos el buque o embarcación no sea utilizado por más de 12 personas, sin contar con su tripulación.</p> <p>3. Los buques civiles españoles podrán ser abanderados provisionalmente en el extranjero y los extranjeros en España, en aquellos casos en los que se determine reglamentariamente.</p> <p>4. Los buques de pabellón español que estén sujetos a inspección por el Estado rector del Puerto, podrán causar baja en el Registro de Buques y Empresas Navieras o, en</p>	<p>2. En la inscripción de los buques y, embarcaciones, artefactos navales y plataformas fijas se hará constar, a efectos de su identificación: b) Las empresas navieras españolas.</p> <p>2. Estarán facultadas para obtener el registro y el abanderamiento de buques civiles las personas físicas o jurídicas residentes o domiciliadas en España u otros Estados pertenecientes al Espacio Económico Europeo siempre que, en este último supuesto, designen un representante en España.</p> <p>Si los buques a los que se refiere el párrafo anterior estuvieran dedicados a la navegación de recreo o deportiva sin finalidad mercantil, no será necesario el requisito de residencia, siendo suficiente la designación de un representante en España.</p> <p>Por navegación de recreo o deportiva, se entiende aquella cuyo objeto exclusivo sea el recreo, la práctica del deporte sin propósito lucrativo o la pesca no profesional, por su propietario o por otras personas que puedan llevarla a cabo, mediante arrendamiento, contrato de pasaje, cesión o por cualquier otro título, siempre que en estos casos el buque o embarcación no sea utilizado por más de 12 personas, sin contar con su tripulación.</p> <p>3. Los buques civiles españoles podrán ser abanderados provisionalmente en el extranjero y los extranjeros en España, en aquellos casos en los que se determine reglamentariamente.</p> <p>4. Los buques de pabellón español que estén sujetos a inspección por el Estado rector del Puerto, podrán causar baja en el Registro de Buques y Empresas Navieras o, en</p>
--	--	---

su caso, en el Registro Especial de Buques y Empresas Navieras, previa instrucción de expediente al efecto, en los supuestos de buques que cuenten con tres detenciones en firme en los últimos treinta y seis meses o que tengan 18 o más años y que cuenten con dos detenciones en firme, asimismo, en los últimos treinta y seis meses.

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

5. Las condiciones de todo tipo que deban ser cumplimentadas con carácter previo a la concesión del abanderamiento, así como el establecimiento de otros supuestos de alta y baja en tales Registros, se establecerán reglamentariamente.

~~su caso, en el Registro Especial de Buques y Empresas Navieras, previa instrucción de expediente al efecto, en los supuestos de buques que cuenten con tres detenciones en firme en los últimos treinta y seis meses o que tengan 18 o más años y que cuenten con dos detenciones en firme, asimismo, en los últimos treinta y seis meses.~~

~~Los mismos requisitos se aplicarán para denegar el abanderamiento en España de buques procedentes de otros Registros.~~

~~5. Las condiciones de todo tipo que deban ser cumplimentadas con carácter previo a la concesión del abanderamiento, así como el establecimiento de otros supuestos de alta y baja en tales Registros, se establecerán reglamentariamente.~~

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.

~~su caso, en el Registro Especial de Buques y Empresas Navieras, previa instrucción de expediente al efecto, en los supuestos de buques que cuenten con tres detenciones en firme en los últimos treinta y seis meses o que tengan 18 o más años y que cuenten con dos detenciones en firme, asimismo, en los últimos treinta y seis meses.~~

~~Los mismos requisitos se aplicarán para denegar el abanderamiento en España de buques procedentes de otros Registros.~~

~~5. Las condiciones de todo tipo que deban ser cumplimentadas con carácter previo a la concesión del abanderamiento, así como el establecimiento de otros supuestos de alta y baja en tales Registros, se establecerán reglamentariamente.~~

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 ~~que les sean exigibles~~ emitidos.

d) ~~Los actos~~La identidad del propietario y ~~contratos~~ del explotador, con los ~~que se adquiera o transmita la~~ datos de contacto necesarios, así como las modificaciones en su propiedad.

Los cambios de ~~los~~ propiedad de buques y, embarcaciones ~~que no deban inscribirse~~ y artefactos navales se realizarán en coordinación con la sección de buques ~~del~~ 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

Mediante herramientas de gestión informática que permitan la comunicación ~~— telemática —~~ ~~efectuada por~~ automática de datos con el Registro de Bienes Muebles, ~~también~~ se anotarán en el Registro de Buques ~~y Empresas Navieras~~ 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.	de correo electrónico u otro dispositivo equivalente, así como una dirección postal y su sede social.
Art. 253 – Dotaciones de los Buques <u>Registro Especial de Buques y de Empresas Navieras</u>		
<p>1. El número de miembros de la dotación de los buques y sus condiciones de capacitación profesional deben ser las adecuadas para garantizar en todo momento la seguridad de la navegación y del buque, teniendo en cuenta sus características técnicas y de explotación, en los términos que reglamentariamente se establezcan.</p> <p>2. El capitán y el primer oficial de cubierta de los buques nacionales deberán tener la nacionalidad de un Estado miembro del Espacio Económico Europeo, salvo en los supuestos en que se establezca por la Administración marítima que estos empleos han de ser desempeñados por ciudadanos de nacionalidad española por implicar el ejercicio efectivo de forma habitual de prerrogativas de poder público que no representen una parte muy reducida de sus actividades. El resto de la dotación, en el caso de buques mercantes, deberá ser de nacionalidad española o de algún otro Estado miembro del Espacio Económico Europeo, al menos en su 50 por ciento.</p>	<p>1. El número de miembros de la dotación de los buques y sus condiciones de capacitación profesional deben ser las adecuadas para garantizar en todo momento la seguridad de la navegación y del buque, teniendo en cuenta sus características técnicas y de explotación, en los términos que reglamentariamente se establezcan.</p> <p>2. El capitán y el primer oficial de cubierta de los buques nacionales deberán tener la nacionalidad de un Estado miembro del Espacio Económico Europeo, salvo en los supuestos en que se establezca por la Administración marítima que estos empleos han de ser desempeñados por ciudadanos de nacionalidad española por implicar el ejercicio efectivo de forma habitual de prerrogativas de poder público que no representen una parte muy reducida de sus actividades. El resto de la dotación, en el caso de buques mercantes, deberá ser de nacionalidad española o de algún otro Estado miembro del Espacio Económico Europeo, al menos en su 50 por ciento.</p> <p><u>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.</u></p> <p><u>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.</u></p>	<p>1. <u>En el Registro Especial de Buques y en el Registro Especial de Empresas Navieras</u> es un registro público de carácter administrativo, en el que se podrán inscribir, <u>respectivamente,</u> los buques y las empresas navieras siempre que reúnan los requisitos previstos en este artículo.</p> <p>2. La gestión y administración del Registro Especial de Buques y <u>del Registro Especial de</u> Empresas Navieras se realizará a través de dos oficinas de gestión, adscritas a la Dirección General de la Marina Mercante, una, con sede en Las Palmas de Gran Canaria; y otra, con sede en Santa</p>

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.

Cruz de Tenerife, ~~incardinadas~~. Estas oficinas se incardinarán en las Capitanías Marítimas de las estas provincias ~~citadas~~ y actuarán con un mismo sistema de gestión, coordinación e información simultánea.

~~Corresponde al Director~~

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 ~~en el Registro Especial~~ 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 ~~en el Registro Especial~~ 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.

~~A estos efectos, determinará los títulos profesionales precisos para cubrir los puestos que requieran una especial cualificación técnica y que tenga en cuenta la posible polivalencia funcional de las tripulaciones.~~

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

34. Las empresas navieras podrán solicitar ~~su~~ inscripción en el Registro Especial de aquellos ~~buques~~ 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. ~~Se excluyen los buques dedicados a la pesca.~~

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 los tributos de aduanas en el caso de la deuda aduanera y de los demás tributos estatales exigibles por la

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.

autorización del régimen aduanero solicitado para los buques que arriben con pasavante.

Ag) Las empresas navieras titulares de buques de pabellón extranjero no se les exigirá la presentación del certificado de baja en el Registro de bandera de procedencia para 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 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.

67. 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. En el caso del capitán y el primer oficial se exceptúan los supuestos en que se establezca, por la Dirección General de la Marina Mercante, que estos empleos han de ser desempeñados por ciudadanos de nacionalidad española por implicar el ejercicio efectivo de forma habitual de prerrogativas de poder público que no representen una parte muy reducida de sus actividades.

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.

5. 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.

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, ~~el Director~~ la persona titular de la Dirección General de la Marina Mercante podrá autorizar a las empresas solicitantes ~~el empleo~~ 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.

~~7. Las condiciones laborales y de Seguridad Social de los trabajadores no nacionales españoles, empleados a bordo de los buques matriculados en el Registro Especial, se regularán por la legislación a la que libremente se sometan las partes, siempre que se respete la normativa emanada de la Organización Internacional del Trabajo o, en defecto de sometimiento expreso, por lo dispuesto en la normativa laboral y de Seguridad Social española. Será, asimismo, de aplicación la normativa de la Unión Europea y los convenios internacionales suscritos por España.~~

6. 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) y, 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

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	buque inscrito en el Registro Especial de Buques, y su competencia para la navegación de esos buques
Art- 254 – Responsabilidad Civil Registro Especial de Buques y Embarcaciones de Recreo <i>[Eliminado el Régimen de Responsabilidad Civil]</i>		
<p>Las empresas navieras españolas estarán obligadas a tener asegurada la responsabilidad civil en la que puedan incurrir en el curso de la explotación de sus buques, en los términos que reglamentariamente se determinen por el Gobierno de acuerdo con las coberturas usuales de este ramo en el mercado internacional.</p> <p>Dicha reglamentación establecerá, asimismo, la obligatoriedad y el alcance del seguro de responsabilidad civil para la navegación de cualesquiera otros buques civiles españoles no incluidos en el párrafo anterior.</p> <p>Igualmente, el Gobierno determinará los supuestos en que los buques extranjeros que naveguen por la zona económica exclusiva, zona contigua, mar territorial o aguas interiores españolas deban tener asegurada la responsabilidad civil que pueda derivarse de su navegación, así como el alcance de dicha cobertura</p>	<p>Las empresas navieras españolas estarán obligadas a tener asegurada la responsabilidad civil en la que puedan incurrir en el curso de la explotación de sus buques, en los términos que reglamentariamente se determinen por el Gobierno de acuerdo con las coberturas usuales de este ramo en el mercado internacional.</p> <p>Dicha reglamentación establecerá, asimismo, la obligatoriedad y el alcance del seguro de responsabilidad civil para la navegación de cualesquiera otros buques civiles españoles no incluidos en el párrafo anterior.</p> <p>Igualmente, el Gobierno determinará los supuestos en que los buques extranjeros que naveguen por la zona económica exclusiva, zona contigua, mar territorial o aguas interiores españolas deban tener asegurada la responsabilidad civil que pueda derivarse de su navegación, así como el alcance de dicha cobertura</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p>1. En el Registro Especial de Buques y Embarcaciones de Recreo es un registro público de carácter administrativo que tiene por objeto la inscripción de aquellosse podrán inscribir los buques y embarcaciones de recreo que sean objeto de explotación comercial o lucrativa.</p> <p>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, una, con sede en Ceuta y otra, en Melilla, incardinadas en las Capitanías Marítimas respectivas.</p>

	<p><u>Estas oficinas se incardinarán en las Capitanías Marítimas respectivas y actuarán con un mismo sistema de gestión, coordinación e información simultánea.</u></p> <p><u>3. Corresponde a la persona titular de la Dirección General de la Marina Mercante:</u></p> <p><u>a) Acordar la inscripción y la baja en este registro.</u></p> <p><u>b) Determinar las inspecciones y aquellos otros trámites administrativos que habilitan la normal operatividad de los buques y embarcaciones.</u></p> <p><u>c) Expedir el certificado de registro que habilitará a los buques y embarcaciones inscritos en el Registro Especial para navegar bajo pabellón español.</u></p> <p><u>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.</u></p> <p><u>5. Los buques y embarcaciones inscritos en el registro especial tendrán las ventajas fiscales previstas por la normativa tributaria para Ceuta y Melilla.</u></p>	<p><u>Estas oficinas se incardinarán en las Capitanías Marítimas respectivas y actuarán con un mismo sistema de gestión, coordinación e información simultánea.</u></p> <p><u>3. Corresponde al Director a la persona titular de la Dirección General de la Marina Mercante:</u></p> <p>a) Acordar la inscripción y la baja en este registro.</p> <p>b) Determinar las inspecciones y aquellos otros trámites administrativos que habilitan la normal operatividad de los buques y embarcaciones.</p> <p>c) Expedir el certificado de registro que habilitará a los buques y embarcaciones inscritos en el Registro Especial para navegar bajo pabellón español.</p> <p>3</p> <p>4. Se podrán inscribir en este registro los buques y embarcaciones de recreo objeto de explotación comercial siempre que cumplan <u>los siguientes requisitos:</u></p> <p><u>a) Que tengan en las Ciudades Autónomas de Ceuta o Melilla su centro efectivo de control o que, teniéndolo en el resto de España o en el extranjero, cuenten con una sucursal o representación en ellas e inscrita en el Registro Mercantil.</u></p> <p><u>b) Que cumplan</u> las normas de seguridad establecidas por la normativa española y los convenios internacionales suscritos por España, cuando estos últimos les sean de aplicación.</p> <p><u>4. La primera matriculación de</u></p> <p><u>5. Los buques y embarcaciones inscritos en el registro especial de Buques tendrán las ventajas fiscales previstas por la normativa tributaria para Ceuta y Embarcaciones</u></p>
--	--	---

de Recreo no estará sujeta al Impuesto Especial de Determinados Medios de Transporte Melilla.

CAPÍTULO II DEL TÍTULO I

Art. 255 – ~~Importación y Exportación de Buques~~ Navegación de Recreo o Deportiva

1. Las empresas navieras españolas podrán importar los buques mercantes precisos para su actividad, previa acreditación de su baja en el registro de procedencia y la superación de los controles técnicos referentes a la seguridad u otros pertinentes de acuerdo con la legislación vigente.

2. Las empresas navieras españolas podrán exportar libremente los buques mercantes españoles de su propiedad.

No obstante, cuando sobre dichos buques existan cargas, gravámenes o créditos marítimos privilegiados reconocidos por la legislación vigente e inscritos en el Registro Mercantil o en los que le sustituyan, de conformidad con lo dispuesto en la disposición final segunda de la Ley 19/1989, de 25 de julio, el acreedor podrá exigir, previamente a la exportación, que la Empresa naviera preste garantía suficiente ejecutable sobre bienes o derechos en territorio español o que el naviero consigne el importe de la deuda en la forma prevista en los artículos 1.176 a 1.181 del Código Civil. A tal efecto, la Dirección General de la Marina Mercante notificará a los acreedores con derechos inscritos, la existencia del expediente de baja en el Registro de Buques para que puedan ejercitar el derecho que este artículo les reconoce.

3. Las solicitudes de baja en el Registro de Buques y Empresas Navieras serán presentadas por el titular registral del buque ante la Dirección General de la Marina

~~1. Las empresas navieras españolas podrán importar los buques mercantes precisos para su actividad, previa acreditación de su baja en el registro de procedencia y la superación de los controles técnicos referentes a la seguridad u otros pertinentes de acuerdo con la legislación vigente.~~

~~2. Las empresas navieras españolas podrán exportar libremente los buques mercantes españoles de su propiedad.~~

~~No obstante, cuando sobre dichos buques existan cargas, gravámenes o créditos marítimos privilegiados reconocidos por la legislación vigente e inscritos en el Registro Mercantil o en los que le sustituyan, de conformidad con lo dispuesto en la disposición final segunda de la Ley 19/1989, de 25 de julio, el acreedor podrá exigir, previamente a la exportación, que la Empresa naviera preste garantía suficiente ejecutable sobre bienes o derechos en territorio español o que el naviero consigne el importe de la deuda en la forma prevista en los artículos 1.176 a 1.181 del Código Civil. A tal efecto, la Dirección General de la Marina Mercante notificará a los acreedores con derechos inscritos, la existencia del expediente de baja en el Registro de Buques para que puedan ejercitar el derecho que este artículo les reconoce.~~

~~3. Las solicitudes de baja en el Registro de Buques y Empresas Navieras serán presentadas por el titular registral del buque ante la Dirección General de la Marina~~

Mercante, entendiéndose concedida la baja si no se resolviera expresamente en el plazo de cuarenta y cinco días.

4. En circunstancias excepcionales en que no queden aseguradas las comunicaciones marítimas esenciales del territorio nacional o el abastecimiento de suministros y mercancías, el Gobierno podrá establecer reglamentariamente las condiciones o restricciones aplicables a la exportación de buques mercantes.

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

5. Lo dispuesto en este artículo se entiende sin perjuicio de lo previsto en la normativa sobre comercio exterior

~~Mercante, entendiéndose concedida la baja si no se resolviera expresamente en el plazo de cuarenta y cinco días.~~

~~4. En circunstancias excepcionales en que no queden aseguradas las comunicaciones marítimas esenciales del territorio nacional o el abastecimiento de suministros y mercancías, el Gobierno podrá establecer reglamentariamente las condiciones o restricciones aplicables a la exportación de buques mercantes.~~

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

~~5. Lo dispuesto en este artículo se entiende sin perjuicio de lo previsto en la normativa sobre comercio exterior~~

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.

1. Los titulares de buques y embarcaciones dedicados a la navegación de recreo o deportiva deberán cumplir las normas de seguridad ~~y~~, 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, ~~y que su propietario o quien ostente su uso y disfrute tenga su residencia o domicilio social en España~~ 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.

Quando 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

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, en los términos que se establezcan reglamentariamente.

Quando 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.

~~3. Reglamentariamente se establecerá un régimen simplificado de inscripción en el Registro de Buques y Empresas Navieras para embarcaciones de recreo y para motos náuticas.~~

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 ~~deberán comunicar~~ comunicarán, a través ~~del formulario electrónico de medios electrónicos~~ que se ~~adopte a tal fin~~ habiliten para ello, a la Dirección General de la Marina Mercante los datos relativos a

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.

buques y embarcaciones aseguradas por ellas, ~~incluido el puerto de amarre,~~ 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 ~~fichero automatizado de datos de carácter personal denominado~~ denominado «Fichero Informativo de Buques y Embarcaciones de Recreo», del que será responsable el encargado del Registro de Buques.

~~«Fichero Informativo de Embarcaciones de Recreo», del que será responsable el encargado del Registro de Buques y Empresas Navieras y cuyo régimen de funcionamiento se podrá desarrollar reglamentariamente.~~

En el «Fichero Informativo de Buques y Embarcaciones de Recreo» también constará la información correspondiente ~~al certificado de navegabilidad de las embarcaciones de recreo.~~ a la superación de revisiones y reconocimientos técnicos del buque o embarcación.

Tendrán acceso al «Fichero Informativo de ~~Embarcaciones de Recreo» los perjudicados por accidentes de los Buques y Embarcaciones de Recreo o deportivas»~~ la Administración marítima, y el Servicio Marítimo de la Guardia Civil, ~~el Consorcio de Compensación de Seguros~~ 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.

	<p><u>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.</u></p> <p><u>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.</u></p>	<p>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. También <u>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,</u> se dará acceso al fichero a las entidades aseguradoras <u>y a los terceros perjudicados</u> con el fin de conocer la póliza de seguro contratada por el responsable de un siniestro.</p> <p><u>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.</u></p>
Art. 256.1 – Régimen de la Navegación Interior		
<p>1. La navegación interior con finalidad mercantil queda reservada a los buques mercantes españoles, salvo lo previsto a este respecto en la normativa comunitaria.</p> <p>Excepcionalmente, cuando no existan buques mercantes españoles adecuados y disponibles para prestar una determinada actividad, y por el tiempo que perdure tal circunstancia, las empresas navieras españolas podrán ser autorizadas por el Ministerio de Fomento para contratar</p>	<p>1. La navegación interior con finalidad mercantil queda reservada a los buques mercantes españoles, salvo lo previsto a este respecto en la normativa comunitaria.</p> <p>Excepcionalmente, cuando no existan buques mercantes españoles adecuados y disponibles para prestar una determinada actividad, y por el tiempo que perdure tal circunstancia, las empresas navieras españolas podrán ser autorizadas por el Ministerio de Fomento para contratar y emplearla <u>la Dirección General de Marina Mercante</u></p>	<p>1. La navegación interior con finalidad mercantil queda reservada a los buques mercantes españoles, salvo lo previsto a este respecto en la normativa comunitaria.</p> <p><u>Excepcionalmente,</u> 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</p>

<p>y emplear buques mercantes extranjeros para efectuar navegaciones interiores.</p> <p>2. Los buques señalados en el apartado anterior podrán realizar libremente navegación interior con sujeción a las normas de seguridad marítima, navegación y despacho que reglamentariamente se determinen.</p> <p>3. La realización de navegación de línea regular interior con finalidad mercantil podrá quedar sujeta a autorización administrativa por la Administración competente.</p>	<p><u>podrá autorizar la contratación y empleo de</u> buques mercantes extranjeros para efectuar navegaciones interiores <u>durante el tiempo que perdure aquella circunstancia.</u></p> <p>2. Los buques señalados en el apartado anterior podrán realizar libremente navegación interior con sujeción a las normas de seguridad marítima, navegación y despacho que reglamentariamente se determinen.</p> <p>3. La realización de navegación de línea regular interior con finalidad mercantil podrá quedar sujeta a autorización administrativa por la Administración competente.</p>	<p>interiores perdure <u>durante</u> el tiempo que perdure aquella circunstancia.</p> <p>2. Los buques señalados en el apartado anterior podrán realizar libremente navegación interior con sujeción a las normas de seguridad marítima, navegación y despacho que reglamentariamente se determinen.</p> <p>3. La realización de navegación de línea regular interior con finalidad mercantil podrá quedar sujeta a autorización administrativa por la Administración competente.</p>
--	--	--

Art. 257 – Navegación de Cabotaje

<p>1.La navegación de cabotaje con finalidad mercantil queda reservada a buques mercantes españoles, salvo lo previsto a este respecto en la normativa comunitaria.</p> <p>Excepcionalmente, cuando no existan buques mercantes españoles aptos y disponibles, y por el tiempo que perdure tal circunstancia, las empresas navieras españolas podrán</p>	<p>1.La navegación de cabotaje con finalidad mercantil queda reservada a buques mercantes españoles, salvo lo previsto a este respecto en la normativa <u>comunitaria de la Unión Europea.</u></p> <p><u>La reserva de bandera no se aplicará:</u></p> <p><u>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.</u></p> <p><u>b) A la navegación de buques de recreo con finalidad comercial.</u></p> <p>Excepcionalmente, cuando no existan buques mercantes españoles <u>apto de otro Estado miembro de la Unión Europea adecuados</u> y disponibles, <u>y por el tiempo que</u></p>	<p>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.</p> <p>La reserva de bandera no se aplicará:</p> <p>a) Al transporte entre puertos peninsulares <u>de mercancías</u> cuyo origen o destino sea un puerto extranjero- <u>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.</u></p> <p>b) A la navegación de buques y embarcaciones de recreo con finalidad comercial.</p> <p><u>Excepcionalmente,</u> cuando no existan buques mercantes españoles o de otro Estado miembro de la Unión Europea adecuados y disponibles, la Dirección General de la</p>
--	--	--

<p>ser autorizadas por el Ministerio de Fomento para contratar y emplear buques mercantes extranjeros para efectuar navegaciones de cabotaje.</p>	<p>perdure tal circunstancia, las empresas navieras españolas podrán ser autorizadas por el Ministerio de Fomento para contratarla Dirección General de la Marina Mercante podrá autorizar la contratación y emplear empleo de buques mercantes extranjeros para efectuar navegaciones de cabotaje- durante el tiempo que perdure aquella circunstancia</p>	<p>Marina Mercante podrá autorizar la contratación y empleo de buques mercantes extranjeros para efectuar navegaciones de cabotaje durante el tiempo que perdure esaaquella circunstancia-</p>
<p>2. La realización, con finalidad mercantil, de navegaciones de línea regular de cabotaje que, a tenor del artículo 8.4, se considere de interés público, se prestará de acuerdo con lo previsto en dicho artículo. El Ministerio de Fomento determinará los requisitos que deberán cumplir las empresas navieras en orden a acreditar su capacidad económica, así como la de los buques para poder dedicarse a este tipo de navegaciones.</p>	<p>2. La realización, con finalidad mercantil, de navegaciones de línea regular de cabotaje que, a tenor del artículo 8.4, se considere de interés público, se prestará de acuerdo con lo previsto en dicho artículo. El Ministerio de Fomento determinará los requisitos que deberán cumplir las empresas navieras en orden a acreditar su capacidad económica, así como la de los buques para poder dedicarse a este tipo de navegaciones.</p>	<p>2. La realización, con finalidad mercantil, de navegaciones de línea regular de cabotaje que, a tenor del artículo 8.4, se considere de interés público, se prestará de acuerdo con lo previsto en dicho artículo. El Ministerio de Fomento determinará los requisitos que deberán cumplir las empresas navieras en orden a acreditar su capacidad económica, así como la de los buques para poder dedicarse a este tipo de navegaciones.</p>
<p>3. A los efectos de esta ley, tendrán la consideración de línea regular aquellos servicios de cabotaje que, sin denominarse de tal modo, se oferten de forma general a los posibles usuarios y se presten en condiciones de regularidad, publicidad y contratación asimilables a los servicios regulares de cabotaje.</p>	<p>3. A los efectos de esta ley, tendrán la consideración de línea regular aquellos servicios de cabotaje que, sin denominarse de tal modo, se oferten de forma general a los posibles usuarios y se presten en condiciones de regularidad, publicidad y contratación asimilables a los servicios regulares de cabotaje.</p>	<p>3. A los efectos de esta ley, tendrán la consideración de línea regular aquellos servicios de cabotaje que, sin denominarse de tal modo, se oferten de forma general a los posibles usuarios y se presten en condiciones de regularidad, publicidad y contratación asimilables a los servicios regulares de cabotaje.</p>
<p>4. Lo dispuesto en este artículo no será de aplicación a las Comunidades Autónomas con competencia en materia de transporte marítimo cuando éste transcurra entre puertos o puntos de la misma Comunidad sin conexión con puertos o puntos de otros ámbitos territoriales.</p>	<p>4. Lo dispuesto en este artículo no será de aplicación a las Comunidades Autónomas con competencia en materia de transporte marítimo cuando éste transcurra entre puertos o puntos de la misma Comunidad sin conexión con puertos o puntos de otros ámbitos territoriales.</p>	<p>4. Lo dispuesto en este artículo no será de aplicación a las Comunidades Autónomas con competencia en materia de transporte marítimo cuando éste transcurra entre puertos o puntos de la misma Comunidad sin conexión con puertos o puntos de otros ámbitos territoriales.</p>
<p>Art. 258 – <u>Navegación Exterior y Extranacional Buques Autónomos</u></p>		
<p>1. 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, el Gobierno podrá adoptar cuantas medidas y disposiciones</p>	<p>1. 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, el Gobierno podrá adoptar cuantas medidas y disposiciones</p>	

resulten precisas para la defensa de intereses españoles en conflicto.

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

~~resulten precisas para la defensa de intereses españoles en conflicto.~~

~~2. El Gobierno, con respeto a lo establecido en la normativa comunitaria o en los acuerdos internacionales suscritos por España, podrá reservar, total o parcialmente, ciertos tráficos a buques mercantes españoles o comunitarios si ello fuera necesario para la economía o defensa nacionales~~

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.

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 ~~necesaria~~ y los medios necesarios para ~~asegurar~~ garantizar la ~~correcta~~ correcta 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 que les sean exigibles y que garanticen la seguridad de la navegación, de la vida humana en el mar y la protección de medio ambiente marino.~~

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,

4. La navegación por ~~aguas españolas~~ 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 ~~no tripuladas, se deberá comprobar~~ 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 ~~no tripulada~~ autónomo con carácter previo a la autorización de operación.

c) La navegación de buques y embarcaciones ~~no tripuladas~~ autónomos en el ámbito portuario deberá contar con la autorización específica del órgano competente en dicho ámbito.

d) La navegación de buques y embarcaciones ~~autónomas extranjeras~~ autónomas extranjeras 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. ~~Reglamentariamente~~ Mediante real decreto se podrá establecer un régimen específico para este tipo de buques y embarcaciones nacionales en materia de inspección y

	titulaciones, o registro, así como aquellas cuestiones que resulten necesarias para la protección de la seguridad marítima y del medio ambiente marino.	certificación, titulaciones, o registro, así como aquellas cuestiones que resulten necesarias para la protección de la seguridad marítima y del medio ambiente marino-.
Art. 259.3 – Consignatarios de los Buques		
<p>1. A los efectos de esta ley, se considera agente consignatario de un buque a la persona física o jurídica que actúa en nombre y representación del naviero o del propietario del buque.</p> <p>2. El consignatario, en el supuesto de que exista, estará obligado directamente ante las Autoridades Portuarias y Marítimas al pago de las liquidaciones que se establezcan por tasas u otros conceptos originados por la estancia del buque en puerto conforme a lo dispuesto en esta ley. En el supuesto de que el buque no estuviera consignado, estará obligado al pago de dichas liquidaciones el capitán del buque. En ambos casos, el naviero o el propietario del buque estará obligado con carácter solidario.</p> <p>La responsabilidad del consignatario en cuanto al cumplimiento de las obligaciones asumidas por el naviero para con los cargadores o receptores de las mercancías transportadas por el buque se regirá por la legislación mercantil específica.</p> <p>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 los criterios que se determinen en el Pliego de Prescripciones Particulares a que se refiere el artículo 113 de esta ley.</p>	<p>1. A los efectos de esta ley, se considera agente consignatario de un buque a la persona física o jurídica que actúa en nombre y representación del naviero o del propietario del buque.</p> <p>2. El consignatario, en el supuesto de que exista, estará obligado directamente ante las Autoridades Portuarias y Marítimas al pago de las liquidaciones que se establezcan por tasas u otros conceptos originados por la estancia del buque en puerto conforme a lo dispuesto en esta ley. En el supuesto de que el buque no estuviera consignado, estará obligado al pago de dichas liquidaciones el capitán del buque. En ambos casos, el naviero o el propietario del buque estará obligado con carácter solidario.</p> <p>La responsabilidad del consignatario en cuanto al cumplimiento de las obligaciones asumidas por el naviero para con los cargadores o receptores de las mercancías transportadas por el buque se regirá por la legislación mercantil específica.</p> <p>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 los criterios las condiciones particulares que se determinan al respecto determine la Autoridad Portuaria de conformidad con lo previsto en el Pliego de Prescripciones Particulares a que se refiere el artículo 113 de esta ley^{139.2.}</p>	IDEM

<p>4. El agente consignatario de un buque podrá renunciar unilateralmente a la consignación del mismo, debiendo comunicar de forma fehaciente a la Autoridad Portuaria y a la Capitanía Marítima tal renuncia, que será efectiva respecto de cada Autoridad, una vez que se haya satisfecho a cada una de ellas sus deudas pendientes, hasta el momento de las respectivas comunicaciones.</p>	<p>4. El agente consignatario de un buque podrá renunciar unilateralmente a la consignación del mismo, debiendo comunicar de forma fehaciente a la Autoridad Portuaria y a la Capitanía Marítima tal renuncia, que será efectiva respecto de cada Autoridad, una vez que se haya satisfecho a cada una de ellas sus deudas pendientes, hasta el momento de las respectivas comunicaciones.</p>	
<p>Art. 260 – Establecimiento de Obligaciones de Servicio Público y Otras Medidas en Defensa de la Libertad Comercial en el Transporte Marítimo Internacional</p>		
<p>1. El Gobierno, a propuesta del Ministro de Fomento y previo informe de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos, podrá establecer obligaciones generales de servicio público en los servicios regulares de navegación interior y de cabotaje</p>	<p>1. El Gobierno, a propuesta <u>de la persona titular del Ministro de Fomento ministerio competente en materia de <u>marina mercante</u></u> y previo informe de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos, podrá establecer obligaciones generales de servicio público en los servicios regulares de navegación interior y de cabotaje.</p> <p><u>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.</u></p> <p><u>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.</u></p> <p><u>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.</u></p> <p><u>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</u></p>	<p>1.El Gobierno, a propuesta <u>de la persona titular del Ministro ministerio</u> 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</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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</p>

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. Dichas obligaciones podrán, en su caso, dar derecho a compensaciones económicas por parte de la Administración.

La compensación se ha de definir en procedimientos de licitación pública, transparentes, equitativos y no discriminatorios, en los que se ponderará debidamente la oferta que solicite una menor compensación. Las compensaciones que, en su caso, procedan, deberán ser suficientes en esa extensión, no solo para cubrir el coste sino también para comprender un beneficio razonable.

2. Asimismo, la Administración competente podrá establecer obligaciones específicas a las empresas navieras que realicen servicios regulares o no regulares de navegación interior, de cabotaje, exterior o extranacional por motivos de salvamento, seguridad marítima, lucha contra la contaminación, sanitarios u otras causas graves de utilidad pública o interés social. Esta exigencia dará derecho, en su caso, a las empresas afectadas a la percepción de la correspondiente compensación económica por los costes adicionales en que hubieran incurrido.

En particular, la Administración marítima podrá obligar a las empresas navieras que realicen tráficos marítimos a la

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. Dichas obligaciones podrán, en su caso, dar derecho a compensaciones económicas por parte de la Administración.

La compensación ~~se ha por la imposición de~~ definirá en procedimientos de licitación pública, transparentes, equitativos y no discriminatorios, ~~en los que se ponderará debidamente la oferta que solicite una menor compensación.~~ Las compensaciones que, ~~en su caso,~~ procedan, deberán ser suficientes ~~en esa extensión, no solo~~ para cubrir el coste ~~sino también para comprender~~ un beneficio razonable.

~~2. Asimismo, la Administración competente podrá establecer~~ 4. Las obligaciones específicas a las empresas navieras que realicen servicios regulares o no regulares de la navegación ~~interior~~ podrán imponerse en régimen de contrato administrativo, de ~~cabotaje, exterior o extranacional por motivos~~ de acuerdo con la legislación de salvamento, seguridad marítima, lucha contra la contaminación, sanitarios u otras causas graves de utilidad pública o interés social. Esta exigencia dará derecho, ~~en su caso,~~ a las empresas afectadas a la percepción de la correspondiente compensación económica por los costes adicionales en que hubieran incurrido.

~~En particular, la Administración marítima podrá obligar a las empresas navieras que realicen tráficos marítimos a la~~

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 especial, 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.

intercambiabilidad de billetes y sujeción a horarios establecidos. 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, únicamente en lo que respecta a 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.

~~intercambiabilidad de billetes y sujeción a horarios establecidos. El cumplimiento de estas obligaciones por parte de las empresas navieras, incluyendo la fijación de de servicio público no asegure una tarifa de intercambio común aplicable a los oferta de 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, únicamente en lo que respecta a 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 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 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 tráficos a buques mercantes españoles o

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 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 tráficos a buques mercantes españoles o

	comunitarios si ello fuera necesario para la economía o defensa nacionales.	comunitarios si ello fuera necesario para la economía o defensa nacionales.
Art. 261 - Obligaciones en Circunstancias Excepcionales <i>[Nueva introducción en proyecto 2021 comparado con proyecto 2024 y actualmente derogado]</i>		
<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>2. La Administración marítima podrá obligar a las empresas navieras que realicen determinados tráficos 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 tráficos 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.</p> <p>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</p>	<p>1. Cuando concurren circunstancias excepcionales, debidamente justificadas, el Directorla 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.</p> <p>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.</p> <p>Entre las circunstancias que justifican la imposición de obligaciones se encuentran las derivadas de crisis sanitarias, de amenaza a la ciberseguridadriesgos cibernéticos marítimos, salvamento, seguridad marítima, lucha contra la contaminación u otras causas graves de utilidad pública o interés social. Cuando Esas obligaciones se impongan de manera específica solo a determinadas empresas, las que resulten afectadas tendrándarán derecho, en su caso, a la percepción de la correspondiente compensación económica por los costes adicionales en que incurran.</p> <p>2. La Administración marítima podrá obligar a las empresas navieras que realicen determinados tráficos 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 tráficos 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.</p> <p>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</p>	

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 concurran 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.

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 concurran 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.

Art. 262 – Aseguramiento Obligatorio ~~de la Responsabilidad Civil~~ *[Nueva Introducción en proyecto 2021 comparado con proyecto 2024 y actualmente derogado]*

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.

Las empresas navieras españolas estarán obligadas a tener asegurada 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 ~~de este ramo~~ 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.

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.

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.

3. El Gobierno podrá establecer la obligación de garantizar la cobertura de la responsabilidad civil y por accidentes para aquellas actividades 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, ~~mediante la contratación de un seguro o una garantía financiera equivalente.~~ Reglamentariamente se determinarán las actividades a las que se ~~exige esta garantía~~ exigen estas garantías, el ~~tomador~~ obligado a ~~contratar la~~ contratación, el asegurado o beneficiario de las mismas, la forma de ~~constituirla~~ constitución, su importe mínimo o método de cuantificación y ~~la su~~ duración de la garantía.

Art. 263 b), f) e i)– Competencias del Ministerio de Fomento

En el ámbito de lo dispuesto en el artículo 7, corresponden al Ministerio de Fomento las competencias en materia de ordenación general de la navegación marítima, de conformidad con las normas europeas correspondientes, y de la flota civil, excepción hecha de las que en relación con la actividad de la flota pesquera y la ordenación del sector pesquero corresponden al Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino. En especial, son competencias del Ministerio de Fomento las siguientes:

a) Las relativas a la seguridad de la vida humana en la mar y de la navegación en relación con todas las plataformas fijas o los buques civiles españoles, así como con los extranjeros cuando se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerza soberanía, derechos soberanos o jurisdicción y de acuerdo con el Derecho Internacional.

b) Las relativas al salvamento de la vida humana en la mar, así como la limpieza de las aguas marítimas y la lucha contra la contaminación del medio marino, en zonas en las que España ejerza soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, adoptando las medidas que pudieran resultar precisas y en particular las señaladas en la letra d) del artículo 310.2 de la presente ley y en los términos que le atribuyan los planes y programas previstos en el artículo 264, sin perjuicio de las competencias atribuidas a las Comunidades Autónomas en los casos de vertidos procedentes de tierra.

En el ámbito de lo dispuesto en el artículo 7, corresponden al Ministerio de Fomento las competencias en materia de ordenación general de la navegación marítima, de conformidad con las normas europeas correspondientes, y de la flota civil, excepción hecha de las que en relación con la actividad de la flota pesquera y la ordenación del sector pesquero corresponden al Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino. En especial, son competencias del Ministerio de Fomento las siguientes:

a) Las relativas a la seguridad de la vida humana en la mar y de la navegación en relación con todas las plataformas fijas o los buques civiles españoles, así como con los extranjeros cuando se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerza soberanía, derechos soberanos o jurisdicción y de acuerdo con el Derecho Internacional.

b) Las relativas al salvamento de la vida humana en la mar, así como la limpieza de las aguas marítimas ~~y~~, la lucha contra la contaminación del medio marino, 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 en las que ~~marítimas de responsabilidad asignadas a~~ España ~~ejerza soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, adoptando.~~

Con esta finalidad, se adoptarán las medidas que pudieran~~puedan~~ resultar precisas ~~y en particular las señaladas en~~ para la letra d) del artículo 310.2 de la presente ley y ~~protección del medio ambiente marino,~~ en los

En el ámbito de lo dispuesto en el artículo 7, corresponden al Ministerio de Fomento las competencias en materia de ordenación general de la navegación marítima, de conformidad con las normas europeas correspondientes, y de la flota civil, excepción hecha de las que en relación con la actividad de la flota pesquera y la ordenación del sector pesquero corresponden al Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino. En especial, son competencias del Ministerio de Fomento las siguientes:

a) Las relativas a la seguridad de la vida humana en la mar y de la navegación en relación con todas las plataformas fijas o los buques civiles españoles, así como con los extranjeros cuando se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerza soberanía, derechos soberanos o jurisdicción y de acuerdo con el Derecho Internacional.

b) Las relativas al salvamento de la vida humana en la mar, así como la limpieza de las aguas marítimas, 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 y, en particular, las señaladas en ~~para la letra d)~~ protección del ~~artículo 310.2~~ medio ambiente marino, en los términos que establezcan los planes y

<p>c) Las referentes al control de la situación, del registro y del abanderamiento de todos los buques civiles españoles, así como la regulación del despacho, sin perjuicio de las autorizaciones previas que correspondan a otras autoridades.</p> <p>d) El otorgamiento de concesiones o autorizaciones de servicios de navegación marítima, salvo en el supuesto en que una Comunidad Autónoma tenga competencias en materia de transporte marítimo y éste transcurra entre puertos o puntos de la misma, sin conexión con puertos o puntos de otros ámbitos territoriales.</p> <p>e) La ordenación y ejecución de las inspecciones y los controles técnicos, radioeléctricos, de seguridad y de prevención de la contaminación de todos los buques civiles españoles, de los que se hallen en construcción en España, y de los extranjeros en los casos autorizados por los acuerdos internacionales. En este ámbito se incluyen las aprobaciones y homologaciones de los aparatos y elementos del buque o de los materiales o equipos del mismo, por razones de tutela de la seguridad marítima, de la vida humana en la mar y de la navegación.</p> <p>La realización efectiva de las inspecciones y los controles antes señalados podrá efectuarse, bien directamente por el Ministerio de Fomento o bien a través de Entidades Colaboradoras, en los términos que reglamentariamente se establezcan, que, en todo caso, actuarán bajo los</p>	<p>términos que le atribuyan establezcan los planes y programas previstos en el artículo 264 de lucha contra la contaminación, sin perjuicio de las competencias atribuidas a las Comunidades Autónomas en los casos de vertidos procedentes de tierra.</p> <p>c) Las referentes al control de la situación, del registro y del abanderamiento de todos los buques civiles españoles, así como la regulación del despacho, sin perjuicio de las autorizaciones previas que correspondan a otras autoridades.</p> <p>d) El otorgamiento de concesiones o autorizaciones de servicios de navegación marítima, salvo en el supuesto en que una Comunidad Autónoma tenga competencias en materia de transporte marítimo y éste transcurra entre puertos o puntos de la misma, sin conexión con puertos o puntos de otros ámbitos territoriales.</p> <p>e) La ordenación y ejecución de las inspecciones y los controles técnicos, radioeléctricos, de seguridad y de prevención de la contaminación de todos los buques civiles españoles, de los que se hallen en construcción en España, y de los extranjeros en los casos autorizados por los acuerdos internacionales. En este ámbito se incluyen las aprobaciones y homologaciones de los aparatos y elementos del buque o de los materiales o equipos del mismo, por razones de tutela de la seguridad marítima, de la vida humana en la mar y de la navegación.</p> <p>La realización efectiva de las inspecciones y los controles antes señalados podrá efectuarse, bien directamente por el Ministerio de Fomento o bien a través de Entidades Colaboradoras, en los términos que reglamentariamente se establezcan, que, en todo caso, actuarán bajo los</p>	<p>programas previstos en el artículo 264 de lucha contra la contaminación, sin perjuicio de las competencias atribuidas a las Comunidades Autónomas en los casos de vertidos procedentes de tierra.</p> <p>c) Las referentes al control de la situación, del registro y del abanderamiento de todos los buques civiles españoles, así como la regulación del despacho, sin perjuicio de las autorizaciones previas que correspondan a otras autoridades.</p> <p>d) El otorgamiento de concesiones o autorizaciones de servicios de navegación marítima, salvo en el supuesto en que una Comunidad Autónoma tenga competencias en materia de transporte marítimo y éste transcurra entre puertos o puntos de la misma, sin conexión con puertos o puntos de otros ámbitos territoriales.</p> <p>e) La ordenación y ejecución de las inspecciones y los controles técnicos, radioeléctricos, de seguridad y de prevención de la contaminación de todos los buques civiles españoles, de los que se hallen en construcción en España, y de los extranjeros en los casos autorizados por los acuerdos internacionales. En este ámbito se incluyen las aprobaciones y homologaciones de los aparatos y elementos del buque o de los materiales o equipos del mismo, por razones de tutela de la seguridad marítima, de la vida humana en la mar y de la navegación.</p> <p>La realización efectiva de las inspecciones y los controles antes señalados podrá efectuarse, bien directamente por el Ministerio de Fomento o bien a través de Entidades Colaboradoras, en los términos que reglamentariamente se establezcan, que, en todo caso, actuarán bajo los</p>
--	--	--

<p>critérios y directrices emanados de la Administración titular, y pudiendo percibir como contraprestación de sus servicios las compensaciones económicas que se establezcan para cubrir sus costes.</p> <p>f) (Derogada)</p> <p>Quando, como resultado de la actuación directa de la Administración del Estado, se produjesen premios o compensaciones, éstos se ingresarán directamente en el Tesoro, pudiendo generar crédito para el desarrollo de las actividades que hayan producido el citado ingreso.</p> <p>Quando la Administración realice las actividades a que se hace referencia anteriormente a través de entidades privadas o públicas, podrá convenir fórmulas de reparto de los citados premios o compensaciones en los oportunos contratos de prestación de los servicios.</p> <p>g) La ordenación y el control del tráfico marítimo en las aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, sin perjuicio de las competencias que se atribuyan a otras autoridades, y específicamente las que corresponden al Ministerio de Defensa para la salvaguarda de la soberanía nacional.</p>	<p>critérios y directrices emanados de la Administración titular, y pudiendo percibir como contraprestación de sus servicios las compensaciones económicas que se establezcan para cubrir sus costes.</p> <p>f) (Derogada)</p> <p><u>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.</u></p> <p><u>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.</u></p> <p>Quando, como resultado de la actuación directa de la Administración del Estado, se produjesen premios o compensaciones, éstos se ingresarán directamente en el Tesoro, pudiendo generar crédito para el desarrollo de las actividades que hayan producido el citado ingreso.</p> <p>Quando la Administración realice las actividades a que se hace referencia anteriormente a través de entidades privadas o públicas, podrá convenir fórmulas de reparto de los citados premios o compensaciones en los oportunos contratos de prestación de los servicios.</p> <p>g) La ordenación y el control del tráfico marítimo en las aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, sin perjuicio de las competencias que se atribuyan a otras autoridades, y específicamente las que corresponden al Ministerio de Defensa para la salvaguarda de la soberanía nacional.</p>	<p>critérios y directrices emanados de la Administración titular, y pudiendo percibir como contraprestación de sus servicios las compensaciones económicas que se establezcan para cubrir sus costes.</p> <p>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.</p> <p>Las inspecciones que se lleven a cabo por la Administración pública <u>marítima</u> 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.</p> <p>Quando, como resultado de la actuación directa de la Administración del Estado, se produjesen premios o compensaciones, éstos se ingresarán directamente en el Tesoro, pudiendo generar crédito para el desarrollo de las actividades que hayan producido el citado ingreso.</p> <p>Quando la Administración realice las actividades a que se hace referencia anteriormente a través de entidades privadas o públicas, podrá convenir fórmulas de reparto de los citados premios o compensaciones en los oportunos contratos de prestación de los servicios.</p> <p>g) La ordenación y el control del tráfico marítimo en las aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, sin perjuicio de las competencias que se atribuyan a otras autoridades, y específicamente las que corresponden al Ministerio de Defensa para la salvaguarda de la soberanía nacional.</p>
--	---	---

<p>h) El régimen tarifario y de prestación de toda clase de servicios marítimos, incluso el establecimiento de obligaciones de servicio público cuando no esté atribuido a otras Administraciones.</p> <p>i) El registro y control del personal marítimo civil, la composición mínima de las dotaciones de los buques civiles a efectos de seguridad, la determinación de las condiciones generales de idoneidad, profesionalidad, y titulación para formar parte de las dotaciones de todos los buques civiles españoles, sin perjuicio de las competencias del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino en materia de capacitación y de enseñanzas de formación profesional náutico-pesquera y subacuático-pesquera respecto de las dotaciones de los buques pesqueros.</p> <p>j) La participación en la Comisión de Faros u otros instrumentos de colaboración institucional en materia de señalización marítima en las aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, en los siguientes aspectos:</p> <p>1.º Determinación de las características técnicas y el funcionamiento operativo de las señales y su correcta ubicación a los efectos de tutelar la seguridad de los buques y de la navegación.</p> <p>2.º La coordinación de los sistemas de señalización marítima entre sí y con otros sistemas de ayudas a la navegación activa.</p> <p>k) El ejercicio de la potestad sancionadora de conformidad con lo previsto en la legislación vigente.</p>	<p>h) El régimen tarifario y de prestación de toda clase de servicios marítimos, incluso el establecimiento de obligaciones de servicio público cuando no esté atribuido a otras Administraciones.</p> <p>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 <u>formación, idoneidad, profesionalidad,</u> y titulación para formar parte de las dotaciones de todos los buques civiles españoles, sin perjuicio de las competencias del Ministerio de <u>Medio Ambiente, Agricultura, Pesca y Medio Rural y Marino Alimentación</u> en materia de capacitación y de enseñanzas de formación profesional náutico-pesquera y subacuático-pesquera respecto de las dotaciones de los buques pesqueros.</p> <p>j) La participación en la Comisión de Faros u otros instrumentos de colaboración institucional en materia de señalización marítima en las aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, en los siguientes aspectos:</p> <p>1.º Determinación de las características técnicas y el funcionamiento operativo de las señales y su correcta ubicación a los efectos de tutelar la seguridad de los buques y de la navegación.</p> <p>2.º La coordinación de los sistemas de señalización marítima entre sí y con otros sistemas de ayudas a la navegación activa.</p> <p>k) El ejercicio de la potestad sancionadora de conformidad con lo previsto en la legislación vigente.</p>	<p>h) El régimen tarifario y de prestación de toda clase de servicios marítimos, incluso el establecimiento de obligaciones de servicio público cuando no esté atribuido a otras Administraciones.</p> <p>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.</p> <p>j) La participación en la Comisión de Faros u otros instrumentos de colaboración institucional en materia de señalización marítima en las aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, en los siguientes aspectos:</p> <p>1.º Determinación de las características técnicas y el funcionamiento operativo de las señales y su correcta ubicación a los efectos de tutelar la seguridad de los buques y de la navegación.</p> <p>2.º La coordinación de los sistemas de señalización marítima entre sí y con otros sistemas de ayudas a la navegación activa.</p> <p>k) El ejercicio de la potestad sancionadora de conformidad con lo previsto en la legislación vigente.</p>
--	---	---

l) Cualesquiera otras que le sean atribuidas en la presente ley o en el resto del ordenamiento jurídico.	l) Cualesquiera otras que le sean atribuidas en la presente ley o en el resto del ordenamiento jurídico.	l) Cualesquiera otras que le sean atribuidas en la presente ley o en el resto del ordenamiento jurídico.
Art. 263 bis – Comité Asesor Marítimo <i>[Nueva introducción en proyecto 2021 comparado con proyecto 2024 de nueva creación]</i>		
<p>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.</p> <p>El Comité Asesor Marítimo promoverá, asimismo, la participación y seguimiento de las medidas adoptadas en el ámbito de la marina mercante.</p> <p>2.Dentro de las materias de su competencia, corresponderá al Comité Asesor Marítimo:</p> <p>a) Emitir informe sobre los anteproyectos de ley y proyectos de reglamento con incidencia en materia de marina mercante.</p> <p>b) Informar los planes y propuestas en materia de marina mercante.</p> <p>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:</p> <p>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.</p> <p>b)Un representante de cada una de las Comunidades Autónomas con litoral con competencia en la materia marítima objeto de consulta</p> <p>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.</p>	<p>1.El Comité Asesor Marítimo es el órgano colegiado adscrito a la Dirección General de la Marina Mercante para la <u>cooperación y</u> coordinación de las medidas en materia de ordenación general de la navegación marítima-<u>, así como en materia de salvamento marítimo.</u></p> <p>El Comité Asesor <u>de la Marina Mercante</u>Marítimo promoverá, asimismo, la participación y seguimiento de las medidas adoptadas en el ámbito de la marina mercante.</p> <p>2.Dentro de las materias de su competencia, corresponderá al Comité Asesor Marítimo:</p> <p>a)Emitir informe sobre los anteproyectos de ley y proyectos de reglamento con incidencia en materia de marina mercante.</p> <p>b)Informar los planes y propuestas en materia de marina mercante.</p> <p>3.<u>El</u>La presidencia del Comité Asesor Marítimo <u>estará presidido por</u>corresponde a la <u>Secretaría</u>Secretaría General de <u>Transportes</u>Transporte Aéreo y <u>Movilidad</u>Marítimo y <u>le integrarán los siguientes miembros: El Director</u>su vicepresidencia a la Dirección General de la Marina Mercante-<u>, como vicepresidente-.</u> <u>Asimismo, participarán en el Comité Asesor Marítimo:</u></p> <p>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 <u>marítima</u> objeto de consulta o examen.</p> <p>b)Un representante de cada una de las Comunidades Autónomas con litoral con competencia en la materia <u>marítima</u> objeto de consulta</p> <p><u>e)</u>Hasta seis representantes de asociaciones representativas del sector naval.<u>El subdirector</u>A la Subdirección General de Normativa Marítima y Cooperación Internacional <u>actuará como secretario</u>corresponderá la función de <u>secretaría</u> del Comité Asesor Marítimo.</p>	

<p>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.</p>	<p>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.</p>
<p>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.</p>	<p>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.</p>
<p>6.El Gobierno desarrollará mediante real decreto la estructura y funciones del Comité Asesor Marítimo</p>	<p>6.El Gobierno podrá desarrollardesarrollará mediante real decreto la estructura y funciones del ConsejoComité Asesor Marítimo</p>

Art. 264 – Del Servicio Público de Salvamento

<p>1. El servicio público de salvamento de la vida humana en la mar y de la lucha contra la contaminación del medio marino se prestará por la Administración General del Estado, así como por las restantes Administraciones públicas competentes, de acuerdo con el principio de coordinación, instrumentado a través de los planes y programas correspondientes. Estos contemplarán de forma integrada las actuaciones de cada Administración, así como los medios para desarrollarlas con independencia de su titularidad, de su adscripción funcional o de su localización territorial</p>	<p>1. El servicio público de salvamento de la vida humana en la mar y de la lucha contra la contaminación del medio marino se prestará por la Administración General del Estado, así como por las restantes Administraciones públicas competentes, de acuerdo con el principio de coordinación, instrumentado a través de los planes y programas correspondientes. Estos contemplarán de forma integrada las actuaciones de cada Administración, así como los medios para desarrollarlas con independencia de su titularidad, de su adscripción funcional o de su localización territorial</p>	<p>1. El servicio público de salvamento de la vida humana en la mar y de la lucha contra la contaminación del medio marino se prestará por la Administración General del Estado, así como por las restantes Administraciones públicas competentes, de acuerdo con el principio de coordinación, instrumentado a través de los planes y programas correspondientes. Estos contemplarán de forma integrada las actuaciones de cada Administración, así como los medios para desarrollarlas con independencia de su titularidad, de su adscripción funcional o de su localización territorial</p>
<p>2. El Gobierno, a propuesta del Ministro de Fomento, aprobará el Plan Nacional de Servicios Especiales de Salvamento de la vida humana en la mar y de la lucha contra la contaminación del medio marino. Los planes que en esta materia aprueben las Comunidades Autónomas competentes deberán acomodarse a las directrices sobre movilización y coordinación de recursos que figuren en el Plan Nacional. El citado Plan tendrá como objetivos básicos: a) Coordinar la actuación de los distintos medios capaces de realizar operaciones de búsqueda, salvamento de vidas humanas y lucha contra la contaminación marina,</p>	<p>2. El Gobierno, a propuesta del Ministro de Fomento, aprobará el Plan Nacional de Servicios Especiales de Salvamento de la vida humana en la mar y de la lucha contra la contaminación del medio marino. Los planes que en esta materia aprueben las Comunidades Autónomas competentes deberán acomodarse a las directrices sobre movilización y coordinación de recursos que figuren en el Plan Nacional. El citado Plan tendrá como objetivos básicos: a) Coordinar la actuación de los distintos medios capaces de realizar operaciones de búsqueda, salvamento de vidas humanas y lucha contra la contaminación marina,</p>	<p>2. El Gobierno, a propuesta del Ministro de Fomento, aprobará el Plan Nacional de Servicios Especiales de Salvamento de la vida humana en la mar y de la lucha contra la contaminación del medio marino. Los planes que en esta materia aprueben las Comunidades Autónomas competentes deberán acomodarse a las directrices sobre movilización y coordinación de recursos que figuren en el Plan Nacional. El citado Plan tendrá como objetivos básicos: a) Coordinar la actuación de los distintos medios capaces de realizar operaciones de búsqueda, salvamento de vidas humanas y lucha contra la contaminación marina,</p>

pertenecientes a las diversas Administraciones, así como a instituciones públicas y privadas.

b) Implantar un sistema de control de tráfico marítimo que cubra la totalidad de nuestras costas, mediante el establecimiento de centros coordinadores regionales y locales.

c) Potenciar los medios de salvamento y lucha contra la contaminación marina ya existentes y formar al personal especializado que será el responsable de la dirección y coordinación de las operaciones de búsqueda y salvamento y lucha contra la contaminación marina.

3. El Plan Nacional será objeto de desarrollo mediante programas sectoriales y territoriales, que serán aprobados por el Ministerio de Fomento.

Para la elaboración de los programas, la Administración General del Estado podrá contar con la colaboración de las Comunidades Autónomas competentes o que dispongan de medios humanos y materiales necesarios para la realización de las actividades que comprendan, a fin de asegurar la debida coordinación.

4. La Comisión Nacional de Salvamento Marítimo es el órgano de coordinación de las Administraciones públicas competentes en la planificación y en el seguimiento de los objetivos comprendidos en la misma. Su composición, en la que participan dichas Administraciones, y sus funciones se determinan reglamentariamente.

pertenecientes a las diversas Administraciones, así como a instituciones públicas y privadas.

b) ~~Implantar un~~ Gestionar el sistema de control de tráfico marítimo, integrado por los centros coordinadores que se establezcan y que cubra la totalidad de ~~nuestras~~ costas; ~~mediante el establecimiento de centros coordinadores regionales y locales.~~ españolas

c) Potenciar los medios de salvamento y lucha contra la contaminación marina ya existentes y formar al personal especializado que será el responsable de la dirección y coordinación de las operaciones de búsqueda y salvamento y lucha contra la contaminación marina.

3. El Plan Nacional será objeto de desarrollo mediante programas sectoriales y territoriales, que serán aprobados por el Ministerio de Fomento.

Para la elaboración de los programas, la Administración General del Estado podrá contar con la colaboración de las Comunidades Autónomas competentes o que dispongan de medios humanos y materiales necesarios para la realización de las actividades que comprendan, a fin de asegurar la debida coordinación.

4. ~~La Comisión Nacional de Salvamento~~ El Comité Asesor Marítimo es el órgano de coordinación de las Administraciones públicas competentes en la planificación y en el seguimiento de los objetivos ~~comprendidos en la misma. Su composición, en la que participan dichas Administraciones, y sus funciones se determinan reglamentariamente~~ 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.

pertenecientes a las diversas Administraciones, así como a instituciones públicas y privadas.

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.

c) Potenciar los medios de salvamento y lucha contra la contaminación marina ya existentes y formar al personal especializado que será el responsable de la dirección y coordinación de las operaciones de búsqueda y salvamento y lucha contra la contaminación marina.

3. El Plan Nacional será objeto de desarrollo mediante programas sectoriales y territoriales, que serán aprobados por el Ministerio de Fomento.

Para la elaboración de los programas, la Administración General del Estado podrá contar con la colaboración de las Comunidades Autónomas competentes o que dispongan de medios humanos y materiales necesarios para la realización de las actividades que comprendan, a fin de asegurar la debida coordinación.

4. El ~~Consejo~~ 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

<p>5. Corresponde a las Comunidades Autónomas que la hayan asumido como competencia propia en sus respectivos Estatutos de Autonomía la ejecución de la legislación del Estado en materia de salvamento marítimo en las aguas territoriales correspondientes a su litoral, en la que se entiende incluida en todo caso la potestad sancionadora.</p>	<p>5. Corresponde a las Comunidades Autónomas que la hayan asumido como competencia propia en sus respectivos Estatutos de Autonomía la ejecución de la legislación del Estado en materia de salvamento marítimo en las aguas territoriales correspondientes a su litoral, en la que se entiende incluida en todo caso la potestad sancionadora.</p>	<p>5. Corresponde a las Comunidades Autónomas que la hayan asumido como competencia propia en sus respectivos Estatutos de Autonomía la ejecución de la legislación del Estado en materia de salvamento marítimo en las aguas territoriales correspondientes a su litoral , en la que se entiende incluida en todo caso la potestad sancionadora.</p>
<p>Art. 266 – Funciones de la Capitanía Marítima</p>		
<p>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.</p> <p>Reglamentariamente se establecen los requisitos mínimos que respondan a los criterios enunciados en el párrafo anterior, así como el procedimiento para la creación de estos órganos periféricos.</p>	<p>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. <u>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.</u></p> <p>Reglamentariamente se establecen<u>establecerán</u> los requisitos mínimos que respondan a los criterios enunciados en el párrafo anterior<u>este apartado</u>, así como el procedimiento para la creación de estos órganos periféricos.</p>	<p>IDEM</p>
<p>Art. 268 – Objeto de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima</p>		
<p>1. Constituye el objeto de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima la prestación de los servicios públicos de salvamento de la vida humana en la mar, y de la prevención y lucha contra la contaminación del medio marino, la prestación de los servicios de seguimiento y ayuda al tráfico marítimo, de seguridad marítima y de la</p>	<p>1.Constituye el objeto de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima la prestación de los servicios públicos de salvamento de la vida humana en la mar, y de la prevención y lucha contra la contaminación del medio marino, la prestación de los servicios de seguimiento y ayuda al tráfico marítimo, de seguridad marítima y de la</p>	<p>IDEM</p>

navegación, de remolque y asistencia a buques, así como la de aquellos complementarios de los anteriores.

Todo ello en el ámbito de las competencias de la Administración Marítima, sin perjuicio de la prestación de los servicios de ordenación y coordinación de tráfico portuario.

2. La Administración marítima podrá delegar en la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima actividades de formación, docencia, ensayos y homologación en el ámbito de la Marina Mercante, así como cualquier otro servicio o actividad en el marco de la legislación vigente.

3. Cuando la Sociedad preste sus servicios por orden de la Administración marítima, estará facultada para ejercer las acciones legales necesarias para reclamar los gastos dimanantes de la prestación de dichos servicios.

4. En el supuesto de que la Administración marítima encomiende a la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima la adopción de medidas preventivas tendentes a evitar o minimizar la contaminación, así como la realización de operaciones de limpieza una vez producida ésta, o cualquier otro servicio derivado de un accidente o incidente marítimo, la Sociedad estará facultada para, sobre la base de la documentación justificativa correspondiente, reclamar los costes y gastos ocasionados

navegación, de remolque y asistencia a buques, así como la de aquellos complementarios de los anteriores.

Todo ello en el ámbito de las competencias de la Administración Marítima, sin perjuicio de la prestación de los servicios de ordenación y coordinación de tráfico portuario.

2. La ~~Administración marítima~~ 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, ~~así como.~~

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.

~~3. Cuando la Sociedad preste sus servicios por orden de la Administración marítima, estará facultada para ejercer las acciones legales necesarias para reclamar los gastos dimanantes de la prestación de dichos servicios.~~

~~4. En el supuesto de que la Administración marítima encomiende a la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima la adopción de medidas preventivas tendentes a evitar o minimizar la contaminación, así como la realización de operaciones de limpieza una vez producida ésta, o cualquier otro servicio derivado de un accidente o incidente marítimo, la Sociedad estará facultada para, sobre la base de la documentación justificativa correspondiente, reclamar los costes y gastos ocasionados~~

por tales medidas y operaciones directamente de quien los haya ocasionado. Asimismo, podrá ejercer las acciones legales necesarias para reclamar los gastos dimanantes de la ejecución de dichas medidas y operaciones.

Del mismo modo, si la Administración marítima exigiera un aval para hacer frente a los gastos ocasionados por la limpieza de una contaminación o por cualquier otro accidente o incidente marítimo, dicho aval podrá extenderse a favor de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima que podrá ejecutarlo para satisfacer los gastos en que hubieran incurrido, tanto la propia Sociedad como terceros intervinientes en la resolución de la contaminación, accidente o incidente marítimo.

~~por tales medidas y operaciones directamente de quien los haya ocasionado. Asimismo, podrá ejercer las acciones legales necesarias para reclamar los gastos dimanantes de la ejecución de dichas medidas y operaciones.~~

~~Del mismo modo, si la Administración marítima exigiera un aval para hacer frente a los gastos ocasionados por la limpieza de una contaminación o por cualquier otro accidente o incidente marítimo, dicho aval podrá extenderse a favor de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima que podrá ejecutarlo para satisfacer los gastos en que hubieran incurrido, tanto la propia Sociedad como terceros intervinientes en la resolución de la contaminación, accidente o incidente marítimo.~~

Art. 275– Régimen Patrimonial y Financiero de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítimo

1. La Sociedad tendrá, para el cumplimiento de su objeto, un patrimonio propio, formado por el conjunto de los bienes y derechos que el Estado le atribuya como propios, los que adquiera en el futuro por cualquier título o le sean cedidos o donados por cualquier persona o entidad.

2. A la Sociedad se le adscribirán, asimismo para el cumplimiento de su objeto, los Centros de Control de Tráfico Marítimo y de Coordinación Regional de Salvamento Marítimo y Lucha contra la Contaminación, así como los correspondientes medios materiales, personales, presupuestarios y financieros.

Igualmente, se adscribirán a la Sociedad, los remolcadores, las embarcaciones de salvamento, las lanchas de limpieza y la totalidad del material de seguridad adscrito a la Dirección General de la Marina Mercante, incluyendo los medios materiales cedidos por esta Dirección General a la

1. La Sociedad tendrá, para el cumplimiento de su objeto, un patrimonio propio, formado por el conjunto de los bienes y derechos que el Estado le atribuya como propios, los que adquiera en el futuro por cualquier título o le sean cedidos o donados por cualquier persona o entidad.

2. Se adscriben a la Sociedad ~~se le adscribirán, asimismo,~~ para el cumplimiento de su objeto, los Centros de Control de Tráfico Marítimo y de Coordinación Regional de Salvamento Marítimo y Lucha contra la Contaminación, así como los correspondientes medios materiales, personales, presupuestarios y financieros que resulten necesarios.

Igualmente, se adscribirán a la Sociedad, los remolcadores, las embarcaciones de salvamento, las lanchas de limpieza y la totalidad del material de seguridad adscrito a la Dirección General de la Marina Mercante, incluyendo los medios materiales cedidos por esta Dirección General a la

1. La Sociedad tendrá, para el cumplimiento de su objeto, un patrimonio propio, formado por el conjunto de los bienes y derechos que el Estado le atribuya como propios, los que adquiera en el futuro por cualquier título o le sean cedidos o donados por cualquier persona o entidad.

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.

Igualmente, se adscribirán a la Sociedad, los remolcadores, las embarcaciones de salvamento, las lanchas de limpieza y la totalidad del material de seguridad adscrito a la Dirección General de la Marina Mercante, incluyendo los medios materiales cedidos por esta Dirección General a la

Cruz Roja, así como los correspondientes recursos presupuestarios.

3. La Sociedad se financia mediante:

- a) Los productos, rentas e incrementos de su patrimonio propio, así como las rentas del patrimonio que se le adscriba.
- b) Los ingresos ordinarios y extraordinarios obtenidos en el ejercicio de sus actividades.
- c) Las subvenciones que, en su caso, pudieran incluirse en los Presupuestos Generales del Estado.
- d) Las subvenciones, aportaciones y donaciones que se concedan a su favor procedentes de fondos específicos de la Unión Europea, de otras Administraciones públicas, de entes públicos, así como de particulares.
- e) Los procedentes de préstamos, créditos y demás operaciones financieras que pueda concertar.
- f) Los ingresos devengados por el sumando de la tasa de ayudas a la navegación marítima asociado con la cuantía básica (C).
- g) Cualquier otro recurso no previsto en las letras anteriores que pueda corresponderle por ley o le sea atribuido por convenio, donación o por cualquier otro procedimiento legalmente establecido.

Cruz Roja, así como los correspondientes recursos presupuestarios.

3. La Sociedad se financia mediante:

- a) Los productos, rentas e incrementos de su patrimonio propio, así como las rentas del patrimonio que se le adscriba.
- b) Los ingresos ordinarios y extraordinarios obtenidos en el ejercicio de sus actividades.
- c) Las subvenciones que, en su caso, pudieran incluirse en los Presupuestos Generales del Estado.
- d) Las subvenciones, aportaciones y donaciones que se concedan a su favor procedentes de fondos específicos de la Unión Europea, de otras Administraciones públicas, de entes públicos, así como de particulares.
- e) Los procedentes de préstamos, créditos y demás operaciones financieras que pueda concertar.
- f) Los ingresos devengados por el sumando de la tasa de ayudas a la navegación marítima asociado con la cuantía básica (C).
- g) Cualquier otro recurso no previsto en las letras anteriores que pueda corresponderle por ley o le sea atribuido por convenio, donación o por cualquier otro procedimiento legalmente establecido.

Cruz Roja, así como los correspondientes recursos presupuestarios.

3. La Sociedad se financia mediante:

- a) Los productos, rentas e incrementos de su patrimonio propio, así como las rentas del patrimonio que se le adscriba.
- b) Los ingresos ordinarios y extraordinarios obtenidos en el ejercicio de sus actividades.
- c) Las subvenciones que, en su caso, pudieran incluirse en los Presupuestos Generales del Estado.
- d) Las subvenciones, aportaciones y donaciones que se concedan a su favor procedentes de fondos específicos de la Unión Europea, de otras Administraciones públicas, de entes públicos, así como de particulares.
- e) Los procedentes de préstamos, créditos y demás operaciones financieras que pueda concertar.
- f) Los ingresos devengados por el sumando de la tasa de ayudas a la navegación marítima asociado con la cuantía básica (C).
- g) Cualquier otro recurso no previsto en las letras anteriores que pueda corresponderle por ley o le sea atribuido por convenio, donación o por cualquier otro procedimiento legalmente establecido.

~~4. El Consejo de Administración de la Sociedad podrá enajenar los bienes inmuebles y derechos reales de los que sea titular de acuerdo con el procedimiento previsto en la legislación de patrimonio de las Administraciones Públicas.~~

Art. 276 – Régimen de Contratación [*Nueva Redacción del artículo, no incluido el texto original por motivos de formato*]

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 registrarán, 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

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 registrarán, en cuanto a su administración y cobro, por la Ley 8/1989, de 13 de abril, de Tasas y Precios Públicos 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

<p>hubiera constituido por el responsable del siniestro, en los casos en que la garantía no se extendiera a favor de aquella.</p> <p>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.</p>	<p>hubiera constituido por el responsable del siniestro, en los casos en que la garantía no se extendiera a favor de aquella.</p> <p>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.</p>	
<p>Art. 277.- Régimen de Contratación, Contabilidad y Control <i>[Nueva Redacción del artículo, no incluido el texto original por motivos de formato]</i></p>		
<p>1.La Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima está sujeta a la Ley de Contratos del Sector Público.</p> <p>2.La Sociedad está sujeta al régimen de contabilidad pública en los términos previstos en el título V de la Ley General Presupuestaria.</p> <p>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.</p>	<p>1.La Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima habrá de someterse, en todo caso, está sujeta a los principios de publicidad, concurrencia, salvaguarda del interés de la Entidad y homogeneización del sistema de contratación en el sector público, así como a lo establecido en la legislación Ley de Contratos del Sector Público.</p> <p>2.La Sociedad está sujeta al régimen de contabilidad pública en los términos previstos en el título V de la Ley General Presupuestaria.</p> <p>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.</p>	
<p>Art. 278 – Cuerpos de Marina Civil</p>		
<p>El Cuerpo Especial Facultativo de Marina Civil se adscribe al Ministerio de Fomento y está clasificado como grupo A1 conforme al artículo 76 de la Ley 7/2007, de 12 de abril, del estatuto básico del empleado público.</p> <p>Para pertenecer a ese Cuerpo deberá poseerse alguna de las siguientes titulaciones: Licenciado en Náutica y Transporte Marítimo, Licenciado en Máquinas Navales, Licenciado en Radioelectrónica Naval, Capitán de la Marina Mercante, Jefe de Máquinas a de la Marina</p>	<p>El Cuerpo Especial Facultativo de Marina Civil se adscribe al Ministerio de Fomento <u>Transportes y Movilidad Sostenible</u> y está clasificado como gruposubgrupo <u>A1</u> conforme al artículo 76 del texto refundido de la Ley 7/2007 del Estatuto Básico del Empleado Público, aprobado por el Real Decreto Legislativo 5/2015, de 4230 de abril, del estatuto básico del empleado público octubre.</p> <p><u>2. Para pertenecer a ese</u> al <u>Cuerpo Especial Facultativo de Marina Civil</u> deberá poseerse alguna de las el título universitario oficial correspondiente para la obtención de alguno de los <u>siguientes titulaciones: Licenciado en Náutica y Transporte Marítimo, Licenciado en Máquinas Navales, Licenciado en Radioelectrónica Naval, títulos</u></p>	<p>1.El Cuerpo Especial Facultativo de Marina Civil se adscribe al Ministerio de Transportes, y <u>Movilidad y Agenda Urbana Sostenible</u> y está clasificado como gruposubgrupo <u>A1</u> 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.</p> <p>2.Para pertenecer al Cuerpo Especial Facultativo de Marina Civil deberá poseerse el título <u>universitario</u> de enseñanza universitaria <u>oficial</u> correspondiente para la obtención de alguno de los siguientes títulos profesionales de la marina mercante: Capitán de la Marina Mercante, Jefe</p>

<p>Mercante y Oficial Radioelectrónico de Primera Clase de la Marina Mercante.</p> <p>Pueden integrarse en dicho Cuerpo, sin que, a tal efecto, sea necesaria la celebración de pruebas, aquellos funcionarios de carrera que así lo soliciten y que, poseyendo una de las titulaciones mencionadas, pertenezcan a Cuerpos o Escalas del Grupo A1 y presten sus servicios en la Administración marítima o en la Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima, o los hayan prestado durante un mínimo de dos años en los cinco inmediatamente anteriores a la entrada en vigor de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.</p> <p>El personal laboral que, a la fecha de entrada en vigor de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, se encontrara desempeñando funciones relacionadas con la Marina Civil, prestando servicios en puestos a desempeñar por personal funcionario, podrá integrarse en dicho Cuerpo, cumpliendo las condiciones y requisitos recogidos en la disposición transitoria decimoquinta de la Ley 30/1984, de 2 de agosto, de Medidas para la Reforma de la Función Pública, incorporada por la Ley 23/1988, de 28 de julio, y demás normativa aplicable en la materia.</p>	<p>profesionales de la marina mercante: Capitán de la Marina Mercante, Jefe de Máquinas a de la Marina Mercante y Oficial Radioelectrónico de Primera Clase de la Marina Mercante.</p> <p>Pueden integrarse en dicho Cuerpo, sin que, a tal efecto, sea necesaria la celebración de pruebas, aquellos funcionarios de carrera que así lo soliciten y que, poseyendo una de las titulaciones mencionadas, pertenezcan a Cuerpos o Escalas del Grupo A1 y presten sus servicios en la Administración marítima o en la Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima, o los hayan prestado durante un mínimo de dos años en los cinco inmediatamente anteriores a la entrada en vigor de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.</p> <p>El personal laboral que, a la fecha de entrada en vigor de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, se encontrara desempeñando funciones relacionadas con la Marina Civil, prestando servicios en puestos a desempeñar por personal funcionario, podrá integrarse en dicho Cuerpo, cumpliendo las condiciones y requisitos recogidos en la disposición transitoria decimoquinta de la Ley 30/1984, de 2 de agosto, de Medidas para la Reforma de la Función Pública, incorporada por la Ley 23/1988, de 28 de julio, y demás normativa aplicable en la materia.</p>	<p>de Máquinas de la Marina Mercante u Oficial Radioelectrónico de Primera Clase de la Marina Mercante.</p>
Art. 281.3-Responsabilidad del Servicio de Practicaje		
<p>La responsabilidad civil en la que pudieran incurrir los prácticos o las Autoridades Portuarias en la gestión del servicio de practicaje no podrá superar, en caso de siniestro, la cuantía de veinte euros por unidad de arqueo bruto del buque para el que prestan el servicio, con un tope máximo de un millón de euros. Este importe se actualizará</p>	<p>La responsabilidad civil en la que pudieran incurrir los prácticos o las Autoridades Portuarias en la gestión del servicio de practicaje no podrá superar, en caso de siniestro, la cuantía de veinte euros por unidad de arqueo bruto del buque para el que prestan el servicio, con un tope máximo de un millón de euros. Este importe se actualizará</p>	<p>La responsabilidad civil en la que pudieran incurrir los prácticos o las Autoridades Portuarias en la gestión del servicio de practicaje no podrá superar, en caso de siniestro, la cuantía de veinte euros por unidad de arqueo bruto del buque para el que prestan el servicio, con un tope máximo de un millón de euros. Este importe se actualizará</p>

<p>anualmente en la misma proporción que la variación interanual experimentada por el índice general de precios de consumo para el conjunto nacional total (IPC) en el mes de octubre.</p> <p>A tal efecto, se entenderá por arqueo bruto el definido en los convenios internacionales suscritos por España y en las normas reglamentarias nacionales que resulten aplicables.</p>	<p>anualmente en la misma proporción que la variación interanual experimentada por el índice general de precios de consumo para el conjunto nacional total (IPC) en el mes de octubre.</p> <p>A tal efecto, se entenderá por arqueo bruto el definido en los convenios internacionales suscritos por España y en las normas reglamentarias nacionales que resulten aplicables.</p> <p>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</p>	<p>anualmente en la misma proporción que la variación interanual experimentada por el índice general de precios de consumo para el conjunto nacional total (IPC) en el mes de octubre.</p> <p>A tal efecto, se entenderá por arqueo bruto el definido en los convenios internacionales suscritos por España y en las normas reglamentarias nacionales que resulten aplicables.</p> <p>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</p>
--	--	--

NO INCLUIDOS LOS ARTÍCULOS RELATIVOS A LAS TASAS DEL TÍTULO V DEL LIBRO SEGUNDO

[Vid. Modificaciones del art. 282 a 294 que se modifican en el Proyecto].

Art. 302.2 – Buques Abandonados

[Modificación introducida en el Proyecto de 2024]

<p>1. Corresponde al Estado la propiedad de los buques abandonados en la zona de servicio del puerto.</p> <p>2. Se considerarán abandonados aquellos buques que permanezcan durante más de tres meses atracados, amarrados o fondeados en el mismo lugar dentro del puerto sin actividad apreciable exteriormente, y sin haber abonado las correspondientes tasas o tarifas, y así lo declare el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria.</p> <p>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,</p>	<p>1. Corresponde al Estado la propiedad de los buques abandonados en la zona de servicio del puerto.</p> <p>2. Se considerarán abandonados aquellos buques que permanezcan durante más de tres meses atracados, amarrados o fondeados en el mismo lugar dentro del puerto sin actividad apreciable exteriormente, y sin haber abonado las correspondientes tasas o tarifas, y así lo declare el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria.</p> <p>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,</p>	<p>1. Corresponde al Estado la propiedad de los buques abandonados en la zona de servicio del puerto.</p> <p>2. Se considerarán abandonados aquellos buques que permanezcan durante más de tres meses atracados, amarrados o fondeados en el mismo lugar dentro del puerto sin actividad apreciable exteriormente, y sin haber abonado las correspondientes tasas o tarifas, y así lo declare el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria.</p> <p>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,</p>
--	--	--

<p>al consignatario del buque, en la forma prevista en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.</p> <p>3. Declarado el abandono del buque por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria, ésta procederá, bien a su venta en pública subasta, ingresando el producto de la enajenación en el Tesoro Público, previa detracción de los créditos devengados a su favor por las correspondientes tasas y tarifas portuarias, así como los gastos del procedimiento; o bien procederá al hundimiento del buque cuando, por su estado, así lo aconsejen razones de seguridad marítima.</p> <p>Cuando la venta regulada en el párrafo anterior tenga por objeto buques no comunitarios, se observarán, además, las siguientes reglas:</p> <p>a) Dicha venta tendrá la consideración de despacho a consumo de las mercancías y, por tanto, incluirá los trámites previstos para la importación de las mismas.</p> <p>b) En el precio de venta estarán incluidos los tributos devengados con motivo de la importación. A los efectos de su constatación y de la contracción de los recursos propios comunitarios, dicha enajenación deberá comunicarse a la correspondiente Administración de Aduanas e Impuestos Especiales de la Agencia Estatal de la Administración Tributaria.</p>	<p>al consignatario del buque, en la forma prevista en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común. 39/2015, de 1 de octubre</p> <p>3. Declarado el abandono del buque por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria, ésta procederá, bien a su venta en pública subasta, ingresando el producto de la enajenación en el Tesoro Público, previa detracción de los créditos devengados a su favor por las correspondientes tasas y tarifas portuarias, así como los gastos del procedimiento; o bien procederá al hundimiento del buque cuando, por su estado, así lo aconsejen razones de seguridad marítima.</p> <p>Cuando la venta regulada en el párrafo anterior tenga por objeto buques no comunitarios, se observarán, además, las siguientes reglas:</p> <p>a) Dicha venta tendrá la consideración de despacho a consumo de las mercancías y, por tanto, incluirá los trámites previstos para la importación de las mismas.</p> <p>b) En el precio de venta estarán incluidos los tributos devengados con motivo de la importación. A los efectos de su constatación y de la contracción de los recursos propios comunitarios, dicha enajenación deberá comunicarse a la correspondiente Administración de Aduanas e Impuestos Especiales de la Agencia Estatal de la Administración Tributaria.</p>	<p>al consignatario del buque, en la forma prevista en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común. 39/2015, de 1 de octubre</p> <p>3. Declarado el abandono del buque por el Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria, ésta procederá, bien a su venta en pública subasta, ingresando el producto de la enajenación en el Tesoro Público, previa detracción de los créditos devengados a su favor por las correspondientes tasas y tarifas portuarias, así como los gastos del procedimiento; o bien procederá al hundimiento del buque cuando, por su estado, así lo aconsejen razones de seguridad marítima.</p> <p>Cuando la venta regulada en el párrafo anterior tenga por objeto buques no comunitarios, se observarán, además, las siguientes reglas:</p> <p>a) Dicha venta tendrá la consideración de despacho a consumo de las mercancías y, por tanto, incluirá los trámites previstos para la importación de las mismas.</p> <p>b) En el precio de venta estarán incluidos los tributos devengados con motivo de la importación. A los efectos de su constatación y de la contracción de los recursos propios comunitarios, dicha enajenación deberá comunicarse a la correspondiente Administración de Aduanas e Impuestos Especiales de la Agencia Estatal de la Administración Tributaria.</p>
Art. 304.3 – Hundimiento de Buques		
<p>1. La Autoridad Portuaria, previo informe de la Capitanía Marítima, cuando un buque presente peligro de hundimiento en el puerto o constituya un riesgo grave, ya</p>	<p>1. La Autoridad Portuaria, previo informe de la Capitanía Marítima, cuando un buque presente peligro de hundimiento en el puerto o constituya un riesgo grave, ya</p>	<p>1. La Autoridad Portuaria, previo informe de la Capitanía Marítima, cuando un buque presente peligro de hundimiento en el puerto o constituya un riesgo grave, ya</p>

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

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

Las Autoridades Portuarias podrán, por razones de urgencia, inclusive antes de iniciado el plazo fijado, exigir

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

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

Las Autoridades Portuarias podrán, por razones de urgencia, inclusive antes de iniciado el plazo fijado, exigir

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

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

Las Autoridades Portuarias podrán, por razones de urgencia, inclusive antes de iniciado el plazo fijado, exigir

que se adopten medidas o adoptarlas a costa de los obligados, tales como señalización, iluminación o cualquier otra que se estime apropiada, al objeto de disminuir o evitar el peligro real o potencial.

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

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

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

3. Si el peligro de hundimiento, el hundimiento o el naufragio del buque tuviere lugar fuera de las aguas portuarias y en aguas marítimas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, el Capitán Marítimo será competente para

que se adopten medidas o adoptarlas a costa de los obligados, tales como señalización, iluminación o cualquier otra que se estime apropiada, al objeto de disminuir o evitar el peligro real o potencial.

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

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

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

3. Si el peligro de hundimiento, el hundimiento o el naufragio del buque tuviere lugar fuera de las aguas portuarias y en ~~aguas marítimas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción~~ los espacios marítimos españoles, el Capitán

que se adopten medidas o adoptarlas a costa de los obligados, tales como señalización, iluminación o cualquier otra que se estime apropiada, al objeto de disminuir o evitar el peligro real o potencial.

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

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

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

3. Si el peligro de hundimiento, el hundimiento o el naufragio del buque tuviere lugar fuera de las aguas portuarias y EN los espacios marítimos españoles, el Capitán Marítimo será competente para ejercer las acciones a que se refiere el presente artículo. Asimismo, el

ejercer las acciones a que se refiere el presente artículo. Asimismo, el Capitán Marítimo emitirá informe en todos los supuestos en los cuales el peligro de hundimiento o el hundimiento del buque, pudieran producir episodios de contaminación marítima o verse afectada la seguridad en la navegación.

A los efectos de la protección del crédito administrativo, las cantidades devengadas a favor de la Autoridad Portuaria o de la Administración marítima por la remoción o cualquier otra actuación derivada de lo establecido en los apartados anteriores de este artículo, tendrán la consideración de crédito privilegiado en los términos previstos en el artículo 580.3º del Código de Comercio.

4. Cuando con ocasión de un procedimiento judicial o administrativo se hubiere acordado la retención, conservación o depósito de un buque en la zona de servicio de un puerto, la Autoridad Portuaria correspondiente podrá instar de la Autoridad judicial el hundimiento del buque o su enajenación en pública subasta, cuando la estancia del buque en el puerto

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.

A los efectos de la protección del crédito administrativo, las cantidades devengadas a favor de la Autoridad Portuaria o de la Administración marítima por la remoción o cualquier otra actuación derivada de lo establecido en los apartados anteriores de este artículo, tendrán la ~~consideración de crédito privilegiado en los términos previstos en el artículo 580.3º del Código de Comercio~~ 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.

4. Cuando con ocasión de un procedimiento judicial o administrativo se hubiere acordado la retención, conservación o depósito de un buque en la zona de servicio de un puerto, la Autoridad Portuaria correspondiente podrá instar de la Autoridad judicial el hundimiento del buque o su enajenación en pública subasta, cuando la estancia del buque en el puerto

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.

A los efectos de la protección del crédito administrativo, las cantidades devengadas a favor de la Autoridad Portuaria o de la Administración marítima por la remoción o cualquier otra actuación derivada de lo establecido en los apartados anteriores de este artículo, tendrán la ~~consideración de crédito privilegiado en los términos previstos en el artículo 580.3º del Código de Comercio~~ 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.

4. Cuando con ocasión de un procedimiento judicial o administrativo se hubiere acordado la retención, conservación o depósito de un buque en la zona de servicio de un puerto, la Autoridad Portuaria correspondiente podrá instar de la Autoridad judicial el hundimiento del buque o su enajenación en pública subasta, cuando la estancia del buque en el puerto

produjera un peligro real o potencial a las personas o a los bienes o causare grave quebranto a la explotación del puerto.

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

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

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

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

produjera un peligro real o potencial a las personas o a los bienes o causare grave quebranto a la explotación del puerto.

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

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

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

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

produjera un peligro real o potencial a las personas o a los bienes o causare grave quebranto a la explotación del puerto.

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

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

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

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

<p>Tampoco podrán limitar su responsabilidad en relación con la carga transportada así como por todo bien que esté o haya estado a bordo del buque en relación con las actuaciones descritas en el párrafo anterior.</p> <p>Lo anterior se entiende sin perjuicio de lo establecido en los Convenios Internacionales que regulan la responsabilidad civil de los propietarios de los buques, siempre que se hallen en vigor en España.</p> <p>7. No podrá promoverse contra las empresas encargadas de la extracción o remoción, sus empleados o sus agentes, ninguna reclamación de indemnización de daños por contaminación producidos por el combustible del buque o por la mercancía descargada, que se ocasionen en la realización de esos trabajos, ya sean por acción u omisión, salvo que hayan actuado con intención de causar dichos daños o bien temerariamente, a sabiendas de que probablemente se producirían tales daños.</p>	<p>Tampoco podrán limitar su responsabilidad en relación con la carga transportada así como por todo bien que esté o haya estado a bordo del buque en relación con las actuaciones descritas en el párrafo anterior.</p> <p>Lo anterior se entiende sin perjuicio de lo establecido en los Convenios Internacionales que regulan la responsabilidad civil de los propietarios de los buques, siempre que se hallen en vigor en España.</p> <p>7. No podrá promoverse contra las empresas encargadas de la extracción o remoción, sus empleados o sus agentes, ninguna reclamación de indemnización de daños por contaminación producidos por el combustible del buque o por la mercancía descargada, que se ocasionen en la realización de esos trabajos, ya sean por acción u omisión, salvo que hayan actuado con intención de causar dichos daños o bien temerariamente, a sabiendas de que probablemente se producirían tales daños.</p>	<p>Tampoco podrán limitar su responsabilidad en relación con la carga transportada así como por todo bien que esté o haya estado a bordo del buque en relación con las actuaciones descritas en el párrafo anterior.</p> <p>Lo anterior se entiende sin perjuicio de lo establecido en los Convenios Internacionales que regulan la responsabilidad civil de los propietarios de los buques, siempre que se hallen en vigor en España.</p> <p>7. No podrá promoverse contra las empresas encargadas de la extracción o remoción, sus empleados o sus agentes, ninguna reclamación de indemnización de daños por contaminación producidos por el combustible del buque o por la mercancía descargada, que se ocasionen en la realización de esos trabajos, ya sean por acción u omisión, salvo que hayan actuado con intención de causar dichos daños o bien temerariamente, a sabiendas de que probablemente se producirían tales daños.</p>
<p>Art. 306.3b)- Infracciones leves contra la seguridad marítima [<i>Se considerará infracción contra la seguridad Marítima</i>] [Modificación introducida en el Proyecto de 2024]</p>		
<p>b) Los actos contrarios a las normas reglamentarias u órdenes dictadas por el capitán u oficialidad del buque que puedan perturbar la seguridad de la navegación</p>	<p>b) Los actos contrarios a las normas reglamentarias u Las órdenes dictadas por el capitán u oficialidad del buque o <u>los actos contrarios a estas órdenes</u> que puedan perturbar la seguridad de la navegación <u>marítima</u></p>	<p><u>Las órdenes dictadas por el capitán u oficialidad del buque o los actos contrarios a estas órdenes que puedan perturbar la seguridad marítima</u></p>
<p>Art. 307 – Infracciones graves contra la seguridad marítima</p>		
<p>Son infracciones graves las acciones u omisiones tipificadas en el artículo anterior, cuando supongan lesión a alguna persona que motive baja por incapacidad laboral no superior a siete días, o daños o perjuicios superiores a 1.200 euros e inferiores a 6.000 euros, las que pongan en peligro la seguridad del buque o de la navegación, la reincidencia en cualquiera de las faltas tipificadas como</p>	<p>Son infracciones graves las acciones u omisiones tipificadas en el artículo anterior, cuando supongan lesión a alguna persona que motive baja por incapacidad laboral no superior a siete días, o daños o perjuicios superiores a 1.200 euros e inferiores a 6.000 euros, las que pongan en peligro la seguridad del buque o de la navegación, la reincidencia en cualquiera de las faltas tipificadas como</p>	<p>Son infracciones graves las acciones u omisiones tipificadas en el artículo anterior, cuando supongan lesión a alguna persona que motive baja por incapacidad laboral no superior a siete días, o daños o perjuicios superiores a 1.200 euros e inferiores a 6.000 euros, las que pongan en peligro la seguridad del buque o de la navegación, la reincidencia en cualquiera de las faltas tipificadas como</p>

<p>leves antes del plazo establecido para su prescripción y, en todo caso, las siguientes:</p> <p>1. Infracciones relativas al uso del puerto y al ejercicio de actividades que se prestan en él:</p> <p>a) Las que supongan o impliquen riesgo grave para las personas.</p> <p>b) El vertido no autorizado desde buques o artefactos flotantes de productos sólidos, líquidos o gaseosos en la Zona II, exterior de las aguas portuarias.</p> <p>c) El incumplimiento de la normativa establecida para las operaciones de estiba o desestiba.</p> <p>d) El incumplimiento de las normas, ordenanzas e instrucciones sobre la manipulación y almacenamiento en tierra de mercancías peligrosas o la ocultación de éstas o de su condición.</p> <p>e) El ofrecimiento o entrega de dinero u otro tipo de regalos o dádivas al personal de la Autoridad Portuaria o Marítima, con objeto de captar su voluntad, así como la solicitud, exigencia o aceptación por el personal de estas entidades de dádivas, obsequios, regalos o dinero.</p> <p>f) La obstrucción al ejercicio de las funciones de policía que correspondan a la Autoridad Portuaria o Marítima.</p> <p>g) El falseamiento de la información suministrada a la Autoridad Portuaria por propia iniciativa o a requerimiento de ésta.</p>	<p>leves antes del plazo establecido para su prescripción y, en todo caso, las siguientes:</p> <p>1. Infracciones relativas al uso del puerto y al ejercicio de actividades que se prestan en él:</p> <p>a) Las que supongan o impliquen riesgo grave para las personas.</p> <p>b) El vertido no autorizado desde buques o artefactos flotantes de productos sólidos, líquidos o gaseosos en la Zona II, exterior de las aguas portuarias.</p> <p>c) El incumplimiento de la normativa establecida para las operaciones de estiba o desestiba.</p> <p>d) El incumplimiento de las normas, ordenanzas e instrucciones sobre la manipulación y almacenamiento en tierra de mercancías peligrosas o la ocultación de éstas o de su condición.</p> <p>e) El ofrecimiento o entrega de dinero u otro tipo de regalos o dádivas al personal de la Autoridad Portuaria o Marítima, con objeto de captar su voluntad, así como la solicitud, exigencia o aceptación por el personal de estas entidades de dádivas, obsequios, regalos o dinero.</p> <p>f) La obstrucción al ejercicio de las funciones de policía que correspondan a la Autoridad Portuaria o Marítima.</p> <p>g) El falseamiento de la información suministrada a la Autoridad Portuaria por propia iniciativa o a requerimiento de ésta.</p>	<p>leves antes del plazo establecido para su prescripción y, en todo caso, las siguientes:</p> <p>1. Infracciones relativas al uso del puerto y al ejercicio de actividades que se prestan en él:</p> <p>a) Las que supongan o impliquen riesgo grave para las personas.</p> <p>b) El vertido no autorizado desde buques o artefactos flotantes de productos sólidos, líquidos o gaseosos en la Zona II, exterior de las aguas portuarias.</p> <p>c) El incumplimiento de la normativa establecida para las operaciones de estiba o desestiba.</p> <p>d) El incumplimiento de las normas, ordenanzas e instrucciones sobre la manipulación y almacenamiento en tierra de mercancías peligrosas o la ocultación de éstas o de su condición.</p> <p>e) El ofrecimiento o entrega de dinero u otro tipo de regalos o dádivas al personal de la Autoridad Portuaria o Marítima, con objeto de captar su voluntad, así como la solicitud, exigencia o aceptación por el personal de estas entidades de dádivas, obsequios, regalos o dinero.</p> <p>f) La obstrucción al ejercicio de las funciones de policía que correspondan a la Autoridad Portuaria o Marítima.</p> <p>g) El falseamiento de la información suministrada a la Autoridad Portuaria por propia iniciativa o a requerimiento de ésta.</p>
--	--	--

<p>h) La omisión por el capitán de solicitar los servicios de practicaje o remolcadores que resulten obligatorios según las disposiciones vigentes.</p> <p>2. Infracciones contra la seguridad y protección marítimas:</p> <p>a) Las riñas y pendencias entre las personas embarcadas cuando afecten a la seguridad del buque o de la navegación.</p> <p>b) Los actos contrarios a las normas reglamentarias u órdenes dictadas por el capitán u oficiales, susceptibles de perjudicar gravemente la seguridad del buque o de la navegación.</p> <p>c) Portar armas, aparatos o sustancias peligrosas sin la previa autorización del capitán del buque.</p> <p>d) Las acciones u omisiones de cualquier miembro de la tripulación del buque mientras se halle en estado de ebriedad o bajo la influencia de sustancias psicotrópicas, drogas tóxicas o estupefacientes a consecuencia de los cuales se pueda alterar su capacidad para desempeñar sus funciones.</p> <p>e) La negativa del capitán a mantener a bordo un polizón hasta su entrega a las autoridades competentes o a las que éstas dispongan.</p> <p>f) La omisión injustificada por el capitán, o por quien desempeñe el mando en sustitución de aquél, en caso de abordaje, de dar información referente al nombre y puerto</p>	<p>h) La omisión por el capitán de solicitar los servicios de practicaje o remolcadores que resulten obligatorios según las disposiciones vigentes.</p> <p>2. Infracciones contra la seguridad y protección marítimas:</p> <p>a) Las riñas y pendencias entre las personas embarcadas cuando afecten a la seguridad del buque o de la <u>navegación marítima</u></p> <p>b) Los actos contrarios a las normas reglamentarias u órdenes dictadas por el capitán u oficiales de la <u>Administración marítima o a la normativa vigente</u>, susceptibles de perjudicar gravemente a <u>la seguridad del buque o de la navegación marítima</u>.</p> <p>c) Portar armas, aparatos o sustancias peligrosas sin la previa autorización del capitán del buque.</p> <p>d) Las acciones u omisiones de cualquier miembro de la tripulación del buque mientras se halle en estado de ebriedad o bajo la influencia de sustancias psicotrópicas, drogas tóxicas o estupefacientes a consecuencia de los cuales se pueda alterar su capacidad para desempeñar sus funciones.</p> <p>e) La negativa del capitán a mantener a bordo un polizón hasta su entrega a las autoridades competentes o a las que éstas dispongan.</p> <p>f) La omisión injustificada por el capitán, o por quien desempeñe el mando en sustitución de aquél, en caso de abordaje, de dar información referente al nombre y puerto</p>	<p>h) La omisión por el capitán de solicitar los servicios de practicaje o remolcadores que resulten obligatorios según las disposiciones vigentes.</p> <p>2. Infracciones contra la seguridad y protección marítimas:</p> <p>a) Las riñas y pendencias entre las personas embarcadas cuando afecten a la seguridad marítima</p> <p>b) Los actos contrarios a las normas reglamentarias u órdenes dictadas por el capitán u oficiales de la <u>Administración marítima o a la normativa vigente</u>, susceptibles de perjudicar gravemente a <u>la seguridad del buque o de la navegación marítima</u>.</p> <p>c) Portar armas, aparatos o sustancias peligrosas sin la previa autorización del capitán del buque.</p> <p>d) Las acciones u omisiones de cualquier miembro de la tripulación del buque mientras se halle en estado de ebriedad o bajo la influencia de sustancias psicotrópicas, drogas tóxicas o estupefacientes a consecuencia de los cuales se pueda alterar su capacidad para desempeñar sus funciones.</p> <p>e) La negativa del capitán a mantener a bordo un polizón hasta su entrega a las autoridades competentes o a las que éstas dispongan.</p> <p>f) La omisión injustificada por el capitán, o por quien desempeñe el mando en sustitución de aquél, en caso de abordaje, de dar información referente al nombre y puerto</p>
--	--	---

de matrícula del buque que se halla bajo su mando, lugar de procedencia y de destino.

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

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

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

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

k) El incumplimiento por los navieros, capitanes y patrones de las normas sobre reconocimientos y certificados del buque y de sus elementos, así como la

de matrícula del buque que se halla bajo su mando, lugar de procedencia y de destino.

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

h) ~~Traspasar~~ 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 ~~a la titulación~~ título profesional o de recreo que posean, o ~~contratar o permitir ejercer las funciones de capitán, patrón u oficial encargado de la guardia durante la navegación, a quienes no se encuentren en posesión de titulación suficiente que legalmente les habilite~~ cuando lo hagan sin el título requerido para ~~ello, así como ejercer sin la referida titulación tales~~ esas funciones: o cuando estuviera caducado

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

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

k) El incumplimiento por los navieros, capitanes y patrones de las normas sobre reconocimientos y certificados del buque y de sus elementos, así como la

de matrícula del buque que se halla bajo su mando, lugar de procedencia y de destino.

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

h) 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

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

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

k) El incumplimiento por los navieros, capitanes y patrones de las normas sobre reconocimientos y certificados del buque y de sus elementos, así como la

negativa u obstrucción a ser inspeccionados y a colaborar con la inspección cuando sean requeridos.

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

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

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

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

negativa u obstrucción a ser inspeccionados y a colaborar con la inspección cuando sean requeridos.

l) La navegación, ~~salvo causa de fuerza mayor, realizada por~~ 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 ~~la navegación~~ en la franja de mar contigua a la costa de una anchura de ~~doscientos~~200 metros en las playas y ~~cincuenta~~50 metros en el resto de la costa, ~~excediendo el límite de velocidad que marquen las disposiciones vigentes~~ cuando se incumpla la normativa aplicable.

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

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

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

negativa u obstrucción a ser inspeccionados y a colaborar con la inspección cuando sean requeridos.

l) La navegación, salvo causa de fuerza mayor, realizada por 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 la navegación en la franja de mar contigua a la costa de una anchura de ~~doscientos~~200 metros en las playas y ~~cincuenta~~50 metros en el resto de la costa, excediendo el límite de velocidad que marquen las disposiciones vigentes cuando se incumpla la normativa aplicable.

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

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

ñ) Las acciones u omisiones no comprendidas en los apartados anteriores que pongan en peligro la seguridad del buque o de la navegación. ~~La simulación, ocultación, alteración o destrucción de datos, registros, grabaciones, materiales, informaciones y documentos útiles para las~~

<p>3. Infracciones contra la ordenación del tráfico marítimo:</p> <p>a) El incumplimiento de las normas vigentes sobre el uso en los buques del pabellón nacional o contraseñas.</p> <p>b) Navegar los buques sin llevar el nombre, número OMI y folio de inscripción reglamentaria cuando proceda.</p>	<p><u>o) El incumplimiento de las normas o resoluciones de la Administración marítima en materia de dotaciones mínimas de seguridad.</u></p> <p><u>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.</u></p> <p><u>q) Las acciones u omisiones no comprendidas en los apartados anteriores que pongan en peligro la seguridad marítima</u></p> <p>3. Infracciones contra la ordenación del tráfico marítimo:</p> <p>a) El incumplimiento de las normas vigentes sobre el uso en los buques del pabellón nacional o contraseñas.</p> <p>b) Navegar los buques sin llevar el nombre, número OMI y folio de inscripción reglamentaria cuando proceda.</p>	<p>investigaciones o la obstaculización de la actuación de la Comisión Permanente de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos.</p> <p>o) El incumplimiento de las normas o resoluciones de la Administración marítima en materia de dotaciones mínimas de seguridad, 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</p> <p><u>p) El incumplimiento de las normas</u> 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.</p> <p><u>q) Las acciones u omisiones no comprendidas en los apartados anteriores que pongan en peligro la seguridad marítima</u></p> <p>3. Infracciones contra la ordenación del tráfico marítimo:</p> <p>a) El incumplimiento de las normas vigentes sobre el uso en los buques del pabellón nacional o contraseñas.</p> <p>b) Navegar los buques sin llevar el nombre, número OMI y folio de inscripción reglamentaria cuando proceda.</p>
---	---	--

<p>c) La carencia, deterioro o inexactitud grave de la documentación reglamentaria del buque.</p> <p>d) La realización sin la debida autorización de actividades comerciales portuarias, de comercio exterior o interautonómico en puertos, lugares de la costa o situaciones de fondeo en aguas interiores o mar territorial.</p> <p>e) Incumplir las instrucciones de las Capitanías Marítimas en el ámbito de sus competencias, sobre maniobras y navegación de los buques en los puertos, radas u otras aguas marítimas no portuarias.</p> <p>f) Incumplir las normas reglamentarias o las instrucciones de las Capitanías Marítimas sobre régimen y tráfico de embarcaciones, incluso de recreo o dedicadas a cualquier uso, y sobre el empleo de todo artefacto cuya utilización pueda significar riesgo para la navegación o para las personas.</p> <p>g) Incumplir las normas sobre despacho de buques y embarcaciones o sobre enrolamiento de tripulaciones y régimen del rol ante las Capitanías Marítimas y oficinas consulares.</p> <p>h) El ejercicio de las industrias marítimas a flote incumpliendo las normas sobre inscripción marítima, así como la falta de libreta o de cualquier otro documento o requisito reglamentario exigido para el ejercicio de la profesión.</p> <p>i) La infracción de las normas sobre inscripción de los buques, embarcaciones o plataformas fijas en las correspondientes listas del Registro de Buques y Empresas</p>	<p>c) La carencia, deterioro o inexactitud grave de la documentación reglamentaria del buque.</p> <p>d) La realización sin la debida autorización de actividades comerciales portuarias, de comercio exterior o interautonómico en puertos, lugares de la costa o situaciones de fondeo en aguas interiores o mar territorial.</p> <p>e) Incumplir las instrucciones de las Capitanías Marítimas en el ámbito de sus competencias, sobre maniobras y navegación de los buques en los puertos, radas u otras aguas marítimas no portuarias.</p> <p>f) Incumplir las normas reglamentarias o las instrucciones de las Capitanías Marítimas sobre régimen y tráfico de embarcaciones, incluso de recreo o dedicadas a cualquier uso, y sobre el empleo de todo artefacto cuya utilización pueda significar riesgo para la navegación o para las personas.</p> <p>g) Incumplir las normas sobre despacho de buques y embarcaciones o sobre enrolamiento de tripulaciones y régimen del rol ante las Capitanías Marítimas y oficinas consulares.</p> <p>h) El ejercicio de las industrias marítimas a flote incumpliendo las normas sobre inscripción marítima, así como la falta de libreta o de cualquier otro documento o requisito reglamentario exigido para el ejercicio de la profesión.</p> <p>i) La infracción de las normas sobre inscripción de los buques, embarcaciones o plataformas fijas en las correspondientes listas del Registro los registros españoles</p>	<p>c) La carencia, deterioro o inexactitud grave de la documentación reglamentaria del buque.</p> <p>d) La realización sin la debida autorización de actividades comerciales portuarias, de comercio exterior o interautonómico en puertos, lugares de la costa o situaciones de fondeo en aguas interiores o mar territorial.</p> <p>e) Incumplir las instrucciones de las Capitanías Marítimas en el ámbito de sus competencias, sobre maniobras y navegación de los buques en los puertos, radas u otras aguas marítimas no portuarias.</p> <p>f) Incumplir las normas reglamentarias o las instrucciones de las Capitanías Marítimas sobre régimen y tráfico de embarcaciones, incluso de recreo o dedicadas a cualquier uso, y sobre el empleo de todo artefacto cuya utilización pueda significar riesgo para la navegación o para las personas.</p> <p>g) Incumplir las normas sobre despacho de buques y embarcaciones o sobre enrolamiento de tripulaciones y régimen del rol ante las Capitanías Marítimas y oficinas consulares.</p> <p>h) El ejercicio de las industrias marítimas a flote incumpliendo las normas sobre inscripción marítima, así como la falta de libreta o de cualquier otro documento o requisito reglamentario exigido para el ejercicio de la profesión.</p> <p>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</p>
--	--	--

<p>Navieras y la utilización de unos u otras en tráficos o actividades no permitidas por las inscripciones.</p> <p>j) La infracción de las normas sobre utilización de estaciones y servicios radioeléctricos por los buques.</p> <p>k) El incumplimiento de la obligación de inscripción de las empresas en el Registro de Buques y Empresas Navieras, o de dar cuenta al mismo de los actos, contratos o acuerdos que deban ser inscritos o anotados.</p> <p>l) La construcción de un buque o la realización de obras de transformación o cambio de motor sin la autorización administrativa estatal que corresponda o con infracción de las normas que la regulan, así como la botadura sin el permiso correspondiente.</p> <p>m) La infracción de las normas reglamentarias sobre desguace de los buques y sobre destrucción o abandono de las plataformas fijas en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.</p> <p>n) El incumplimiento de las condiciones establecidas en las concesiones o autorizaciones de prestación de servicios marítimos.</p>	<p>de buques y empresas navieras y la utilización de unos u otras en tráficos o actividades no permitidas por las inscripciones.</p> <p>j) La infracción de las normas sobre utilización de estaciones y servicios radioeléctricos por los buques marítimos.</p> <p>k) El incumplimiento de la obligación de inscripción de las empresas en el Registro <u>alguno de los registros españoles</u> de buques y empresas navieras, o de dar cuenta al mismo de los actos, contratos o acuerdos que deban ser inscritos o anotados <u>proporcionar la información exigida para su inscripción y la actualización de los datos inscribibles.</u></p> <p>l) La construcción de un buque o la realización de obras de transformación o cambio de motor sin la autorización administrativa estatal que corresponda o con infracción de las normas que la regulan, así como la botadura sin el permiso correspondiente.</p> <p>m) La infracción de las normas reglamentarias sobre desguace de los buques y sobre destrucción o abandono de las plataformas fijas en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.</p> <p>n) El incumplimiento de las condiciones establecidas en las concesiones o autorizaciones <u>para el ejercicio de prestación una actividad</u> de servicios marítimos- <u>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.</u></p>	<p>unos u otras en tráficos o actividades no permitidas por las inscripciones.</p> <p>j) La infracción de las normas sobre utilización de estaciones y servicios radioeléctricos marítimos</p> <p>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.</p> <p>l) La construcción de un buque o la realización de obras de transformación o cambio de motor sin la autorización administrativa estatal que corresponda o con infracción de las normas que la regulan, así como la botadura sin el permiso correspondiente.</p> <p>m) La infracción de las normas reglamentarias sobre desguace de los buques y sobre destrucción o abandono de las plataformas fijas en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.</p> <p>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.-</p>
--	--	---

<p>ñ) El incumplimiento del deber de facilitar la información que reglamentariamente se deba suministrar a las autoridades marítimas o hacerlo de modo incorrecto.</p> <p>o) Navegar sin sistemas de señalización reglamentariamente establecidos que permitan la localización y visualización permanente del buque o embarcación o artefacto destinado a usos de transporte, pesca o de recreo.</p> <p>p) Navegar sin haber obtenido la patente de navegación, pasavante o documento acreditativo de la nacionalidad del buque o embarcación.</p> <p>q) Navegar sin que el buque o embarcación o artefacto destinado a usos de transporte, pesca o de recreo se halle debidamente matriculado, o con los certificados reglamentarios caducados.</p> <p>4. Infracciones relativas a la prevención de la contaminación del medio marino producida desde buques</p>	<p>ñ) El incumplimiento del deber de facilitar la información que reglamentariamente se deba suministrar a las autoridades marítimas <u>cuando sea exigible por la normativa vigente</u> o hacerlo de modo incorrecto; <u>así como la interferencia u obstrucción de la actividad inherente a las funciones asignadas a la Administración marítima</u></p> <p>o) Navegar sin sistemas de señalización reglamentariamente establecidos que permitan la localización y visualización permanente del buque o embarcación o artefacto destinado a usos de transporte, pesca o de recreo.</p> <p>p) Navegar sin haber obtenido la patente <u>el certificado de navegación registro</u>, pasavante o documento acreditativo de la nacionalidad del buque o embarcación.</p> <p>q) Navegar sin que el buque o embarcación o artefacto destinado a usos de transporte, pesca o de recreo se halle debidamente matriculado, o con los certificados reglamentarios caducados.</p> <p><u>r) El incumplimiento de la obligación de disponer de un contrato de seguro o garantía equivalente cuando así lo establezca la normativa vigente.</u></p> <p><u>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</u></p> <p>4. Infracciones relativas a la prevención de la contaminación del medio marino producida desde buques</p>	<p>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> <p>o) Navegar sin sistemas de señalización reglamentariamente establecidos que permitan la localización y visualización permanente del buque o embarcación o artefacto destinado a usos de transporte, pesca o de recreo.</p> <p>p) Navegar sin haber obtenido el certificado de registro, pasavante o documento acreditativo de la nacionalidad del buque o embarcación.</p> <p>q) Navegar sin que el buque o embarcación o artefacto destinado a usos de transporte, pesca o de recreo se halle debidamente matriculado, o con los certificados reglamentarios caducados.</p> <p>r) El incumplimiento de la obligación de disponer de un contrato de seguro o garantía equivalente cuando así lo establezca la normativa vigente.</p> <p>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</p> <p>4. Infracciones relativas a la prevención de la contaminación del medio marino producida desde buques</p>
---	--	--

<p>o plataformas fijas u otras instalaciones que se encuentren en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción:</p> <p>a) La evacuación negligente en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, de desechos u otras sustancias desde buques, plataformas fijas u otras construcciones en la mar cuando se produzca en contravención de la legislación vigente sobre la materia.</p> <p>b) El incumplimiento de las normas especiales sobre navegación, manipulación de la carga y seguro obligatorio de buques que transporten hidrocarburos u otras sustancias contaminantes.</p> <p>c) El incumplimiento de las disposiciones vigentes sobre elementos, instalaciones y documentos a bordo para la prevención y el control de las operaciones de evacuación de desechos u otras sustancias.</p> <p>d) La falta de comunicación inmediata a la Capitanía Marítima más próxima o a la Dirección General de la Marina Mercante, en los casos y en los términos previstos en la legislación aplicable, de los vertidos y evacuaciones contaminantes que se produzcan desde los buques o desde las plataformas fijas u otras instalaciones que se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.</p> <p>e) La introducción negligente, de modo directo o indirecto en el medio marino de sustancias, materiales o formas de energía que puedan constituir un peligro para la salud humana, perjudicar los recursos turísticos, paisajísticos o</p>	<p>o plataformas fijas u otras instalaciones que se encuentren en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción:</p> <p>a) La evacuación negligente en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, de desechos u otras sustancias desde buques, plataformas fijas u otras construcciones en la mar cuando se produzca en contravención de la legislación vigente sobre la materia.</p> <p>b) El incumplimiento de las normas especiales sobre navegación, manipulación de la carga y seguro obligatorio de buques que transporten hidrocarburos u otras sustancias contaminantes.</p> <p>c) El incumplimiento de las disposiciones vigentes sobre elementos, instalaciones y documentos a bordo para la prevención y el control de las operaciones de evacuación de desechos u otras sustancias.</p> <p>d) La falta de comunicación inmediata a la Capitanía Marítima más próxima o a la Dirección General de la Marina Mercante, en los casos y en los términos previstos en la legislación aplicable, de los vertidos y evacuaciones contaminantes que se produzcan desde los buques o desde las plataformas fijas u otras instalaciones que se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.</p> <p>e) La introducción negligente, de modo directo o indirecto en el medio marino de sustancias, materiales o formas de energía que puedan constituir un peligro para la salud humana, perjudicar los recursos turísticos, paisajísticos o</p>	<p>o plataformas fijas u otras instalaciones que se encuentren en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción:</p> <p>a) La evacuación negligente en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, de desechos u otras sustancias desde buques, plataformas fijas u otras construcciones en la mar cuando se produzca en contravención de la legislación vigente sobre la materia.</p> <p>b) El incumplimiento de las normas especiales sobre navegación, manipulación de la carga y seguro obligatorio de buques que transporten hidrocarburos u otras sustancias contaminantes.</p> <p>c) El incumplimiento de las disposiciones vigentes sobre elementos, instalaciones y documentos a bordo para la prevención y el control de las operaciones de evacuación de desechos u otras sustancias.</p> <p>d) La falta de comunicación inmediata a la Capitanía Marítima más próxima o a la Dirección General de la Marina Mercante, en los casos y en los términos previstos en la legislación aplicable, de los vertidos y evacuaciones contaminantes que se produzcan desde los buques o desde las plataformas fijas u otras instalaciones que se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.</p> <p>e) La introducción negligente, de modo directo o indirecto en el medio marino de sustancias, materiales o formas de energía que puedan constituir un peligro para la salud humana, perjudicar los recursos turísticos, paisajísticos o</p>
---	---	---

<p>biológicos y la vida marina, reducir las posibilidades de esparcimiento u obstaculizar otros usos legales de los mares, en la medida que dicha introducción fuera contraria a la legislación vigente o no contase con la debida autorización.</p> <p>f) Las acciones u omisiones no comprendidas en los apartados anteriores que constituyan un riesgo potencial de producir la contaminación del medio marino.</p> <p>5. Infracciones en la prestación de servicios portuarios:</p> <p>a) Incumplimiento de las obligaciones de mantener los niveles de rendimiento y de calidad para la prestación de los servicios portuarios.</p> <p>b) Utilización de medios distintos de los consignados en la licencia sin autorización, cuando se causen daños a la prestación del servicio.</p> <p>c) Negativa u obstrucción a ser inspeccionado y a colaborar con la inspección cuando sea requerida.</p> <p>d) Incumplimiento de los requerimientos de información formulados por la Autoridad Portuaria.</p> <p>e) Transmisión total o parcial de las licencias sin autorización.</p>	<p>biológicos y la vida marina, reducir las posibilidades de esparcimiento u obstaculizar otros usos legales de los mares, en la medida que dicha introducción fuera contraria a la legislación vigente o no contase con la debida autorización.</p> <p>f) Las acciones u omisiones no comprendidas en los apartados anteriores que constituyan un riesgo potencial de producir la contaminación del medio marino.</p> <p>5. Infracciones en la prestación de servicios portuarios:</p> <p>a) Incumplimiento de las obligaciones de mantener los niveles de rendimiento y de calidad para la prestación de los servicios portuarios.</p> <p>b) Utilización de medios distintos de los consignados en la licencia sin autorización, cuando se causen daños a la prestación del servicio.</p> <p>c) Negativa u obstrucción a ser inspeccionado y a colaborar con la inspección cuando sea requerida.</p> <p>d) Incumplimiento de los requerimientos de información formulados por la Autoridad Portuaria.</p> <p>e) Transmisión total o parcial de las licencias sin autorización.</p>	<p>biológicos y la vida marina, reducir las posibilidades de esparcimiento u obstaculizar otros usos legales de los mares, en la medida que dicha introducción fuera contraria a la legislación vigente o no contase con la debida autorización.</p> <p>f) Las acciones u omisiones no comprendidas en los apartados anteriores que constituyan un riesgo potencial de producir la contaminación del medio marino.</p> <p>5. Infracciones en la prestación de servicios portuarios:</p> <p>a) Incumplimiento de las obligaciones de mantener los niveles de rendimiento y de calidad para la prestación de los servicios portuarios.</p> <p>b) Utilización de medios distintos de los consignados en la licencia sin autorización, cuando se causen daños a la prestación del servicio.</p> <p>c) Negativa u obstrucción a ser inspeccionado y a colaborar con la inspección cuando sea requerida.</p> <p>d) Incumplimiento de los requerimientos de información formulados por la Autoridad Portuaria.</p> <p>e) Transmisión total o parcial de las licencias sin autorización.</p>
<p>Art. 308.3 – Infracciones Muy Graves en Materia de Seguridad Marítima</p>		
<p>Son infracciones muy graves las acciones u omisiones tipificadas en los dos artículos anteriores cuando ocasionen lesión a alguna persona que motive baja por incapacidad laboral superior a siete días, o daños o perjuicios superiores a 6.000 euros, las que pongan en</p>	<p>Son infracciones muy graves las acciones u omisiones tipificadas en los dos artículos anteriores cuando ocasionen lesión a alguna persona que motive baja por incapacidad laboral superior a siete días, o daños o perjuicios superiores a 6.000 euros, las que pongan en</p>	<p>Son infracciones muy graves las acciones u omisiones tipificadas en los dos artículos anteriores cuando ocasionen lesión a alguna persona que motive baja por incapacidad laboral superior a siete días, o daños o perjuicios superiores a 6.000 euros, las que pongan en</p>

<p>grave peligro la seguridad del buque o de la navegación, la reincidencia en cualquiera de las infracciones tipificadas como graves antes del plazo establecido para su prescripción, y en todo caso las siguientes:</p> <p>1. Infracciones relativas al uso del puerto y al ejercicio de actividades que se prestan en él:</p> <p>a) Las que impliquen un riesgo muy grave para la salud o seguridad de vidas humanas.</p> <p>b) El vertido no autorizado desde buques o artefactos flotantes de productos sólidos, líquidos o gaseosos en la Zona I, interior de las aguas portuarias.</p> <p>c) La realización, sin el debido título administrativo conforme a esta ley, de cualquier tipo de obras o instalaciones en el ámbito portuario, así como el aumento de la superficie ocupada o del volumen o de la altura construidos sobre los autorizados, siempre que se hubiera desatendido el requerimiento expreso de la Autoridad Portuaria para la cesación de la conducta abusiva o que, habiéndose notificado la incoación de expediente sancionador, se hubiere persistido en tal conducta.</p> <p>2. Infracciones contra la seguridad marítima:</p> <p>a) Ordenar o emprender la navegación sin que el buque reúna las debidas condiciones de navegabilidad haciendo peligrar su seguridad.</p> <p>b) Las alteraciones sustanciales realizadas en la construcción de los elementos de salvamento respecto de las características de los prototipos oficialmente homologados.</p>	<p>grave peligro la seguridad del buque o de la navegación, la reincidencia en cualquiera de las infracciones tipificadas como graves antes del plazo establecido para su prescripción, y en todo caso las siguientes:</p> <p>1. Infracciones relativas al uso del puerto y al ejercicio de actividades que se prestan en él:</p> <p>a) Las que impliquen un riesgo muy grave para la salud o seguridad de vidas humanas.</p> <p>b) El vertido no autorizado desde buques o artefactos flotantes de productos sólidos, líquidos o gaseosos en la Zona I, interior de las aguas portuarias.</p> <p>c) La realización, sin el debido título administrativo conforme a esta ley, de cualquier tipo de obras o instalaciones en el ámbito portuario, así como el aumento de la superficie ocupada o del volumen o de la altura construidos sobre los autorizados, siempre que se hubiera desatendido el requerimiento expreso de la Autoridad Portuaria para la cesación de la conducta abusiva o que, habiéndose notificado la incoación de expediente sancionador, se hubiere persistido en tal conducta.</p> <p>2. Infracciones contra la seguridad marítima:</p> <p>a) Ordenar o emprender la navegación sin que el buque reúna las debidas condiciones de navegabilidad haciendo peligrar su seguridad.</p> <p>b) Las alteraciones sustanciales realizadas en la construcción de los elementos de salvamento respecto de las características de los prototipos oficialmente homologados.</p>	<p>grave peligro la seguridad del buque o de la navegación, la reincidencia en cualquiera de las infracciones tipificadas como graves antes del plazo establecido para su prescripción, y en todo caso las siguientes:</p> <p>1. Infracciones relativas al uso del puerto y al ejercicio de actividades que se prestan en él:</p> <p>a) Las que impliquen un riesgo muy grave para la salud o seguridad de vidas humanas.</p> <p>b) El vertido no autorizado desde buques o artefactos flotantes de productos sólidos, líquidos o gaseosos en la Zona I, interior de las aguas portuarias.</p> <p>c) La realización, sin el debido título administrativo conforme a esta ley, de cualquier tipo de obras o instalaciones en el ámbito portuario, así como el aumento de la superficie ocupada o del volumen o de la altura construidos sobre los autorizados, siempre que se hubiera desatendido el requerimiento expreso de la Autoridad Portuaria para la cesación de la conducta abusiva o que, habiéndose notificado la incoación de expediente sancionador, se hubiere persistido en tal conducta.</p> <p>2. Infracciones contra la seguridad marítima:</p> <p>a) Ordenar o emprender la navegación sin que el buque reúna las debidas condiciones de navegabilidad haciendo peligrar su seguridad.</p> <p>b) Las alteraciones sustanciales realizadas en la construcción de los elementos de salvamento respecto de las características de los prototipos oficialmente homologados.</p>
---	---	---

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

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

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

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

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

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

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

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

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

f) El incumplimiento de las normas o resoluciones de la Administración en materia de dotaciones mínimas de [los buques cuando ponga en peligro la seguridad a las que se refiere el artículo 253 de la presente ley marítima](#)

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

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

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

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

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

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

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

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

<p>i) Las acciones u omisiones del capitán, patrón del buque o práctico de servicio mientras se hallen en estado de ebriedad o bajo la influencia de sustancias psicotrópicas, drogas tóxicas o estupefacientes a consecuencia de lo cual se pueda alterar su capacidad para desempeñar sus funciones.</p> <p>j) Las acciones u omisiones del capitán o de los miembros de la dotación del buque que supongan la no prestación o denegación de auxilio a las personas o buques, cuando el mismo sea solicitado o se presuma su necesidad.</p> <p>k) Las acciones u omisiones no comprendidas en los apartados anteriores que pongan en grave peligro la seguridad del buque o de la navegación.</p> <p>3. Infracciones contra la ordenación del tráfico marítimo:</p> <p>a) El incumplimiento de las normas que reservan para buques de bandera española determinados tráficos o actividades conforme a lo previsto en la presente ley.</p> <p>b) El incumplimiento de las normas sobre Registro de Buques y Empresas Navieras, exportación, importación o abanderamiento provisional de buque español en favor de extranjeros o de buques extranjeros en España.</p> <p>c) El incumplimiento de las órdenes, prohibiciones o condiciones a que se refieren los artículos 297, 298, 300 y 301 de la presente ley.</p>	<p>i) Las acciones u omisiones del capitán, patrón del buque o práctico de servicio mientras se hallen en estado de ebriedad o bajo la influencia de sustancias psicotrópicas, drogas tóxicas o estupefacientes a consecuencia de lo cual se pueda alterar su capacidad para desempeñar sus funciones.</p> <p>j) Las acciones u omisiones del capitán o de los miembros de la dotación del buque que supongan la no prestación o denegación de auxilio a las personas o buques, cuando el mismo sea solicitado o se presuma su necesidad.</p> <p>k) Las acciones u omisiones no comprendidas en los apartados anteriores que pongan en grave peligro la seguridad del buque o de la navegación.</p> <p>3. Infracciones contra la ordenación del tráfico marítimo:</p> <p>a) El incumplimiento de las normas que reservan para buques de bandera española determinados tráficos o actividades conforme a lo previsto en la presente ley.</p> <p>b) El incumplimiento de las normas sobre registro de buques y empresas navieras, exportación, importación <u>cambio de pabellón</u> o abanderamiento provisional de buque español en favor de extranjeros o de buques extranjeros en España.</p> <p>c) El incumplimiento de las órdenes, prohibiciones o condiciones a que se refieren los artículos 297, 298, 300 y 301 de la presente ley, <u>así como de las que se impartan por la persona titular de la Dirección General de la Marina Mercante en el ejercicio de la atribuciones o habilitaciones previstas normativamente.</u></p>	<p>i) Las acciones u omisiones del capitán, patrón del buque o práctico de servicio mientras se hallen en estado de ebriedad o bajo la influencia de sustancias psicotrópicas, drogas tóxicas o estupefacientes a consecuencia de lo cual se pueda alterar su capacidad para desempeñar sus funciones.</p> <p>j) Las acciones u omisiones del capitán o de los miembros de la dotación del buque que supongan la no prestación o denegación de auxilio a las personas o buques, cuando el mismo sea solicitado o se presuma su necesidad.</p> <p>k) Las acciones u omisiones no comprendidas en los apartados anteriores que pongan en grave peligro la seguridad del buque o de la navegación.</p> <p>3. Infracciones contra la ordenación del tráfico marítimo:</p> <p>a) El incumplimiento de las normas que reservan para buques de bandera española determinados tráficos o actividades conforme a lo previsto en la presente ley.</p> <p>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.</p> <p>c) El incumplimiento de las órdenes, prohibiciones o condiciones a que se refieren los artículos 297, 298, 300 y 301 de la presente ley, <u>así como de las que se impartan por la persona titular de la Dirección General el Director General</u> de la Marina Mercante en el ejercicio de la atribuciones o habilitaciones previstas normativamente.</p>
---	---	---

<p>d) Prestar servicios de navegación marítima careciendo de la correspondiente concesión o autorización administrativa cuando sea exigible conforme a lo previsto en la presente ley.</p> <p>e) El falseamiento de la información que reglamentariamente se deba suministrar a las Autoridades Marítimas.</p> <p>f) El incumplimiento de las obligaciones de servicio público impuestas a las empresas navieras titulares de líneas regulares o servicios no regulares de navegación interior, de cabotaje, exterior o extranacional.</p> <p>g) La falta de cumplimiento de las obligaciones derivadas de las disposiciones que se dicten en aplicación de lo previsto en la presente ley, sobre coordinación de los Puertos del Estado y de la Marina Mercante con las necesidades de la defensa nacional y la seguridad pública.</p> <p>4. Infracciones relativas a la prevención de la contaminación del medio marino producida desde buques o plataformas fijas u otras instalaciones que se encuentren en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción:</p> <p>a) La evacuación deliberada desde buques o plataformas fijas u otras construcciones que se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, de residuos, desechos u otras materias cargadas a bordo o depositadas con tal propósito, salvo cuando se cuente con la debida</p>	<p>d) Prestar <u>La prestación de servicios de navegación marítima careciendo</u> <u>marítimos en materia de marina mercante cuando se carezca</u> de la correspondiente concesión o autorización administrativa cuando sea exigible conforme a lo previsto en <u>exigida por la presente ley-normativa vigente</u></p> <p>e) El falseamiento de la información que reglamentariamente se deba suministrar a las Autoridades Marítimas.</p> <p>f) El incumplimiento de las obligaciones de servicio público impuestas a las empresas navieras titulares de líneas regulares o servicios no regulares de navegación interior, de cabotaje, exterior o extranacional.</p> <p>g) La falta de cumplimiento de las obligaciones derivadas de las disposiciones que se dicten en aplicación de lo previsto en la presente ley, sobre coordinación de los Puertos del Estado y de la Marina Mercante con las necesidades de la defensa nacional y la seguridad pública.</p> <p>4. Infracciones relativas a la prevención de la contaminación del medio marino producida desde buques o plataformas fijas u otras instalaciones que se encuentren en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción:</p> <p>a) La evacuación deliberada desde buques o plataformas fijas u otras construcciones que se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, de residuos, desechos u otras materias cargadas a bordo o depositadas con tal propósito, salvo cuando se cuente con la debida</p>	<p>d) La prestación de servicios marítimos <u>en materia de marina mercante</u> cuando se carezca de la autorización exigida por la normativa vigente</p> <p>e) El falseamiento de la información que reglamentariamente se deba suministrar a las Autoridades Marítimas.</p> <p>f) El incumplimiento de las obligaciones de servicio público impuestas a las empresas navieras titulares de líneas regulares o servicios no regulares de navegación interior, de cabotaje, exterior o extranacional.</p> <p>g) La falta de cumplimiento de las obligaciones derivadas de las disposiciones que se dicten en aplicación de lo previsto en la presente ley, sobre coordinación de los Puertos del Estado y de la Marina Mercante con las necesidades de la defensa nacional y la seguridad pública.</p> <p>4. Infracciones relativas a la prevención de la contaminación del medio marino producida desde buques o plataformas fijas u otras instalaciones que se encuentren en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción:</p> <p>a) La evacuación deliberada desde buques o plataformas fijas u otras construcciones que se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, de residuos, desechos u otras materias cargadas a bordo o depositadas con tal propósito, salvo cuando se cuente con la debida</p>
---	--	--

<p>autorización de vertido o ésta no sea exigible según lo previsto en la legislación específica vigente.</p> <p>b) Llevar a cabo con deliberación la contaminación del medio marino por el hundimiento de buques o la destrucción de plataformas fijas u otras construcciones que se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, con las mismas excepciones señaladas en el párrafo anterior.</p> <p>c) La evacuación deliberada de desechos u otras materias resultante directa o indirectamente de las operaciones normales de los buques, plataformas fijas u otras construcciones que se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, cuando tales evacuaciones se produzcan en contravención de la legislación vigente sobre la materia.</p> <p>d) La introducción deliberada, de modo directo o indirecto en el medio marino de sustancias, materiales o formas de energía que puedan constituir un peligro para la salud humana, perjudicar los recursos turísticos, paisajísticos o biológicos y la vida marina, reducir las posibilidades de esparcimiento u obstaculizar otros usos legales de los mares, en la medida en que dicha introducción fuera contraria a la legislación vigente o no contase con la debida autorización.</p> <p>5. Infracciones en la prestación de servicios portuarios:</p> <p>a) Prestación de servicios portuarios sin el debido título habilitante.</p>	<p>autorización de vertido o ésta no sea exigible según lo previsto en la legislación específica vigente.</p> <p>b) Llevar a cabo con deliberación la contaminación del medio marino por el hundimiento de buques o la destrucción de plataformas fijas u otras construcciones que se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, con las mismas excepciones señaladas en el párrafo anterior.</p> <p>c) La evacuación deliberada de desechos u otras materias resultante directa o indirectamente de las operaciones normales de los buques, plataformas fijas u otras construcciones que se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, cuando tales evacuaciones se produzcan en contravención de la legislación vigente sobre la materia.</p> <p>d) La introducción deliberada, de modo directo o indirecto en el medio marino de sustancias, materiales o formas de energía que puedan constituir un peligro para la salud humana, perjudicar los recursos turísticos, paisajísticos o biológicos y la vida marina, reducir las posibilidades de esparcimiento u obstaculizar otros usos legales de los mares, en la medida en que dicha introducción fuera contraria a la legislación vigente o no contase con la debida autorización.</p> <p>5. Infracciones en la prestación de servicios portuarios:</p> <p>a) Prestación de servicios portuarios sin el debido título habilitante.</p>	<p>autorización de vertido o ésta no sea exigible según lo previsto en la legislación específica vigente.</p> <p>b) Llevar a cabo con deliberación la contaminación del medio marino por el hundimiento de buques o la destrucción de plataformas fijas u otras construcciones que se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, con las mismas excepciones señaladas en el párrafo anterior.</p> <p>c) La evacuación deliberada de desechos u otras materias resultante directa o indirectamente de las operaciones normales de los buques, plataformas fijas u otras construcciones que se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, cuando tales evacuaciones se produzcan en contravención de la legislación vigente sobre la materia.</p> <p>d) La introducción deliberada, de modo directo o indirecto en el medio marino de sustancias, materiales o formas de energía que puedan constituir un peligro para la salud humana, perjudicar los recursos turísticos, paisajísticos o biológicos y la vida marina, reducir las posibilidades de esparcimiento u obstaculizar otros usos legales de los mares, en la medida en que dicha introducción fuera contraria a la legislación vigente o no contase con la debida autorización.</p> <p>5. Infracciones en la prestación de servicios portuarios:</p> <p>a) Prestación de servicios portuarios sin el debido título habilitante.</p>
--	--	--

<p>b) Incumplimiento grave o reiterado de las obligaciones de servicio público.</p> <p>c) Incumplimiento de las instrucciones dictadas por los organismos portuarios, en el ámbito de sus competencias, sobre salvaguarda de la libre competencia.</p> <p>d) Incumplimiento grave o reiterado por los titulares de las licencias de las condiciones esenciales que se les imponga.</p>	<p>b) Incumplimiento grave o reiterado de las obligaciones de servicio público.</p> <p>c) Incumplimiento de las instrucciones dictadas por los organismos portuarios, en el ámbito de sus competencias, sobre salvaguarda de la libre competencia.</p> <p>d) Incumplimiento grave o reiterado por los titulares de las licencias de las condiciones esenciales que se les imponga.</p>	<p>b) Incumplimiento grave o reiterado de las obligaciones de servicio público.</p> <p>c) Incumplimiento de las instrucciones dictadas por los organismos portuarios, en el ámbito de sus competencias, sobre salvaguarda de la libre competencia.</p> <p>d) Incumplimiento grave o reiterado por los titulares de las licencias de las condiciones esenciales que se les imponga.</p>
--	--	--

Art. 310.2 – Responsable de la Comisión de las Infracciones *[Serán responsable de la Infracción las personas físicas o jurídicas].*

<p>2. Supuestos de infracciones en materia de Marina Civil:</p> <p>a) En las infracciones cometidas con ocasión de la navegación marítima de buques civiles no mercantes, o con motivo de la instalación de plataformas fijas u otras construcciones situadas fuera de la zona de servicio de los puertos, la persona física o jurídica titular de la actividad empresarial que realice el buque, la plataforma o construcción o, en el caso de buques utilizados exclusivamente en la navegación de recreo, la persona física o jurídica propietaria de la embarcación, o la que sea directamente responsable de la infracción. En estos supuestos serán responsables subsidiarios los capitanes o patrones de los buques.</p>	<p>2. Supuestos de infracciones en materia de Marina Civil:</p> <p>a) En las infracciones cometidas con ocasión de la navegación marítima de buques civiles no mercantes, o con motivo de la instalación <u>o actividad</u> 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 construccióno. En el caso de buques utilizados exclusivamente en la navegación de recreo, la persona física o jurídica propietaria de la embarcación, o la que sea directamente responsable de la infracción. En sin propósito comercial o lucrativo, el propietario del buque. <u>En todos</u> estos supuestos serán responsables subsidiarios los capitanes o patrones de los buques.</p> <p><u>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.</u></p>	<p>2. Supuestos de infracciones en materia de Marina Civil:</p> <p>a) En las infracciones cometidas con ocasión de la navegación marítima de buques civiles no mercantes, o con motivo de la instalación <u>o actividad</u> 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 construccióno. En el caso de buques utilizados exclusivamente en la navegación de recreo En sin propósito comercial o lucrativo, la persona física o jurídica propietaria el propietario del buque. En <u>todos</u> estos supuestos serán responsables subsidiarios los capitanes o patrones de los buques.</p> <p>En los casos en que no se conozca al la persona física o jurídica propietario o titular de la actividad empresarial del buque del buque utilizado exclusivamente en la navegación de recreo, será responsable de las infracciones cometidas su capitán, patrón o usuario.</p>
---	---	--

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

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

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

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

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 aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción los espacios marítimos españoles, serán solidariamente responsables el propietario de las mismas, el titular de la actividad empresarial, en su caso, y el asegurador de la actividad.

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

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 aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción los espacios marítimos españoles, serán solidariamente responsables el propietario de las mismas, el titular de la actividad empresarial, en su caso, y el asegurador de la actividad.

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

	<p>e) <u>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</u></p>	<p>e) <u>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</u></p>
--	---	---

Art. 312 – Multas y Sanciones Accesorias

<p>1. Las infracciones leves serán sancionadas con multas de hasta 60.000 euros.</p> <p>2. En el caso de infracción grave, la sanción será:</p> <p>a) Para las infracciones relativas al uso del puerto y al ejercicio de las actividades que se prestan en él:</p> <p>1.º En los supuestos del artículo 307.1.b), c), e), f), g) y h), multa de hasta 120.000 euros.</p> <p>2.º En los supuestos del artículo 307.1.a) y d), multa de hasta 300.000 euros.</p> <p>b) En las infracciones contra la seguridad marítima, multa de hasta 180.000 euros.</p> <p>c) En las infracciones contra la ordenación del tráfico marítimo, multa de hasta 120.000 euros.</p> <p>d) En las infracciones por contaminación del medio marino, multa de hasta 601.000 euros.</p> <p>e) En las infracciones en la prestación de servicios portuarios, multa de hasta 602.000 euros.</p>	<p>1. Las infracciones leves serán sancionadas con multas de hasta 60<u>100</u>.000 euros.</p> <p>2. En el caso de infracción grave, la sanción será:</p> <p>a) Para las infracciones relativas al uso del puerto y al ejercicio de las actividades que se prestan en el <u>puerto</u>:</p> <p>1.º En los supuestos del artículo 307.1.b), c), e), f), g) y h), multa de hasta 120<u>150</u>.000 euros.</p> <p>2.º En los supuestos del artículo 307.1.a) y d), multa de hasta 300<u>350</u>.000 euros.</p> <p>b) En las infracciones contra la seguridad marítima, multa de hasta 180<u>250</u>.000 euros.</p> <p>c) En las infracciones contra la ordenación del tráfico marítimo, multa de hasta 120<u>150</u>.000 euros.</p> <p>d) En las infracciones por contaminación del medio marino, multa de hasta 601<u>1.200</u>.000 euros.</p> <p>e) En las infracciones en la prestación de servicios portuarios, multa de hasta 602<u>1.200</u>.000 euros.</p>	<p>1. Las infracciones leves serán sancionadas con multas de hasta 60<u>100</u>.000 euros.</p> <p>2. En el caso de infracción grave, la sanción será:</p> <p>a) Para las infracciones relativas al uso del puerto y al ejercicio de las actividades que se prestan en el <u>puerto</u>:</p> <p>1.º En los supuestos del artículo 307.1.b), c), e), f), g) y h), multa de hasta 120<u>150</u>.000 euros.</p> <p>2.º En los supuestos del artículo 307.1.a) y d), multa de hasta 300<u>350</u>.000 euros.</p> <p>b) En las infracciones contra la seguridad marítima, multa de hasta 180<u>250</u>.000 euros.</p> <p>c) En las infracciones contra la ordenación del tráfico marítimo, multa de hasta 120<u>150</u>.000 euros.</p> <p>d) En las infracciones por contaminación del medio marino, multa de hasta 601<u>1.200</u>.000 euros.</p> <p>e) En las infracciones en la prestación de servicios portuarios, multa de hasta 602<u>1.200</u>.000 euros.</p>
--	--	--

<p>3. En caso de infracción muy grave, la sanción será:</p> <p>a) Para las infracciones relativas al uso del puerto y al ejercicio de las actividades que se prestan en él:</p> <p>1.º En los supuestos del artículo 308.1.c), multa del 50 por 100 del valor de las obras e instalaciones.</p> <p>2.º En el resto de los supuestos, multa de hasta 601.000 euros.</p> <p>b) En las infracciones contra la seguridad marítima, multa de hasta 901.000 euros.</p> <p>c) En las infracciones contra la ordenación del tráfico marítimo, multa de hasta 300.000 euros.</p> <p>d) En las infracciones por contaminación del medio marino, multa de hasta 3.005.000 euros.</p> <p>e) En las infracciones en la prestación de servicios portuarios, multa de hasta 3.005.000 euros.</p> <p>4. En el supuesto de infracción grave o muy grave por reincidencia en faltas leves o graves, respectivamente, antes del plazo previsto para su prescripción, la multa se obtendrá por la suma de las establecidas para cada una de éstas.</p> <p>5. La cuantía de la multa fijada de conformidad con las reglas establecidas en los números anteriores podrá condonarse parcialmente mediante acuerdo del órgano</p>	<p>3. En caso de infracción muy grave, la sanción será:</p> <p>a) Para las infracciones relativas al uso del puerto y al ejercicio de las actividades que se prestan en el puerto:</p> <p>1.º En los supuestos del artículo 308.1.c), multa del 50 por 100 del valor de las obras e instalaciones.</p> <p>2.º En el resto de los supuestos, multa de hasta 601<u>800</u>.000 euros.</p> <p>b) En las infracciones contra la seguridad marítima, multa de hasta 901<u>1.200</u>.000 euros.</p> <p>c) En las infracciones contra la ordenación del tráfico marítimo, multa de hasta 300<u>500</u>.000 euros.</p> <p>d) En las infracciones por contaminación del medio marino, multa de hasta 3.005<u>5.000</u>.000 euros.</p> <p>e) En las infracciones en la prestación de servicios portuarios, multa de hasta 3.005<u>5.000</u>.000 euros.</p> <p>4. En el supuesto de infracción grave o muy grave por reincidencia en faltas leves o graves, respectivamente, antes del plazo previsto para su prescripción, la multa se obtendrá por la suma de las establecidas para cada una de éstas.</p> <p>5. La cuantía de la multa fijada de conformidad con las reglas establecidas en los números anteriores podrá condonarse parcialmente mediante acuerdo del órgano</p>	<p>3. En caso de infracción muy grave, la sanción será:</p> <p>a) Para las infracciones relativas al uso del puerto y al ejercicio de las actividades que se prestan en el puerto:</p> <p>1.º En los supuestos del artículo 308.1.c), multa del 50 por 100 del valor de las obras e instalaciones.</p> <p>2.º En el resto de los supuestos, multa de hasta 601<u>800</u>.000 euros.</p> <p>b) En las infracciones contra la seguridad marítima, multa de hasta 901<u>1.200</u>.000 euros.</p> <p>c) En las infracciones contra la ordenación del tráfico marítimo, multa de hasta 300<u>500</u>.000 euros.</p> <p>d) En las infracciones por contaminación del medio marino, multa de hasta 3.005<u>5.000</u>.000 euros.</p> <p>e) En las infracciones en la prestación de servicios portuarios, multa de hasta 3.005<u>5.000</u>.000 euros.</p> <p>4. En el supuesto de infracción grave o muy grave por reincidencia en faltas leves o graves, respectivamente, antes del plazo previsto para su prescripción, la multa se obtendrá por la suma de las establecidas para cada una de éstas.</p> <p>5. La cuantía de la multa fijada de conformidad con las reglas establecidas en los números anteriores podrá condonarse parcialmente mediante acuerdo del órgano</p>
---	---	---

<p>competente para su imposición, y siempre que el infractor hubiera procedido a corregir la situación creada por la comisión de la infracción, previo requerimiento y en el plazo que reglamentariamente se determine.</p> <p>6. Para los supuestos de infracciones muy graves se podrá acordar la retención del buque o impedir su entrada o las operaciones de carga y descarga del mismo como sanción complementaria a la que en cada caso procediera.</p> <p>7. En el supuesto del artículo 308.2.b), la multa llevará consigo la anulación de la homologación oficial del prototipo.</p> <p>8. En el caso de infracciones muy graves, en lo que se refiere al uso del puerto y sus instalaciones, realizadas en el ejercicio de las actividades de utilización del dominio público portuario a que se refiere los artículos 72 y 73 de esta ley, se podrá declarar por el Ministerio de Fomento, a propuesta de Puertos del Estado, la inhabilitación temporal de los infractores por un plazo máximo de tres a cinco años para ser titulares de autorizaciones y concesiones, respectivamente, en el ámbito del puerto correspondiente o para el desempeño de actividades portuarias.</p> <p>9. En el caso de las autorizaciones de prestación de servicios o de actividad y de las licencias de prestación de servicios portuarios, las infracciones relativas a su uso o a las actividades que en él se prestan podrán llevar aparejadas además la suspensión temporal de la actividad o del servicio, de acuerdo con los siguientes criterios:</p>	<p>competente para su imposición, y siempre que el infractor hubiera procedido a corregir la situación creada por la comisión de la infracción, previo requerimiento y en el plazo que reglamentariamente se determine.</p> <p>6. Para los supuestos de infracciones muy graves se podrá acordar la retención del buque o impedir su entrada o las operaciones de carga y descarga del mismo como sanción complementaria a la que en cada caso procediera.</p> <p>7. En el supuesto del artículo 308.2.b), la multa llevará consigo la anulación de la homologación oficial del prototipo.</p> <p>8. En el caso de infracciones muy graves, en lo que se refiere al uso del puerto y sus instalaciones, realizadas en el ejercicio de las actividades de utilización del dominio público portuario a que se refiere los artículos 72 y 73 de esta ley, se podrá declarar por el Ministerio de Fomento, a propuesta de Puertos del Estado, la inhabilitación temporal de los infractores por un plazo máximo de tres a cinco años para ser titulares de autorizaciones y concesiones, respectivamente, en el ámbito del puerto correspondiente o para el desempeño de actividades portuarias.</p> <p>9. En el caso de las autorizaciones de prestación de servicios o de actividad y de las licencias de prestación de servicios portuarios, las infracciones relativas a su uso o a las actividades que en él se prestan podrán llevar aparejadas además la suspensión temporal de la actividad o del servicio, de acuerdo con los siguientes criterios:</p>	<p>competente para su imposición, y siempre que el infractor hubiera procedido a corregir la situación creada por la comisión de la infracción, previo requerimiento y en el plazo que reglamentariamente se determine.</p> <p>6. Para los supuestos de infracciones muy graves se podrá acordar la retención del buque o impedir su entrada o las operaciones de carga y descarga del mismo como sanción complementaria a la que en cada caso procediera.</p> <p>7. En el supuesto del artículo 308.2.b), la multa llevará consigo la anulación de la homologación oficial del prototipo.</p> <p>8. En el caso de infracciones muy graves, en lo que se refiere al uso del puerto y sus instalaciones, realizadas en el ejercicio de las actividades de utilización del dominio público portuario a que se refiere los artículos 72 y 73 de esta ley, se podrá declarar por el Ministerio de Fomento, a propuesta de Puertos del Estado, la inhabilitación temporal de los infractores por un plazo máximo de tres a cinco años para ser titulares de autorizaciones y concesiones, respectivamente, en el ámbito del puerto correspondiente o para el desempeño de actividades portuarias.</p> <p>9. En el caso de las autorizaciones de prestación de servicios o de actividad y de las licencias de prestación de servicios portuarios, las infracciones relativas a su uso o a las actividades que en él se prestan podrán llevar aparejadas además la suspensión temporal de la actividad o del servicio, de acuerdo con los siguientes criterios:</p>
--	--	--

<p>a) Infracciones leves: suspensión por un período no superior a un mes.</p> <p>b) Infracciones graves: suspensión por un período no superior a seis meses.</p> <p>c) Infracciones muy graves: suspensión e inhabilitación temporal por un período no superior a cinco años para desempeñar cualquier actividad o prestar cualquier servicio en el supuesto de que se trate.</p> <p>10. En los supuestos de infracciones graves o muy graves contra la seguridad marítima, cometidas por el capitán o el patrón del buque, el práctico de servicio o demás miembros de la dotación, se podrá declarar por el Director general de la Marina Mercante, para las graves, y por el Ministro de Fomento, a propuesta de la Dirección General de la Marina Mercante, para las muy graves, la suspensión del título profesional de acuerdo con los siguientes criterios:</p> <p>a) Infracciones graves: Suspensión por un período no superior a un año.</p> <p>b) Infracciones muy graves: Suspensión por un período entre uno y cinco años.</p>	<p>a) Infracciones leves: suspensión por un período no superior a un mes.</p> <p>b) Infracciones graves: suspensión por un período no superior a seis meses.</p> <p>c) Infracciones muy graves: suspensión e inhabilitación temporal por un período no superior a cinco años para desempeñar cualquier actividad o prestar cualquier servicio en el supuesto de que se trate.</p> <p>10. En los supuestos de infracciones graves o muy graves contra la seguridad marítima, cometidas por el se podrá acordar la suspensión del título o tarjeta habilitante del capitán o, el patrón o demás miembros de la dotación del buque, el o del práctico de servicio o demás miembros de la dotación, se podrá declarar por el Director general de la Marina Mercante, para las graves, y por el Ministro de Fomento, a propuesta de la Dirección General de la Marina Mercante, para las muy graves, la suspensión del título profesional, de acuerdo con los siguientes criterios:</p> <p>a) <u>Por la persona titular de la Dirección General de la Marina Mercante para las</u> infracciones graves: suspensión por un período no superior a un año.</p> <p>b) <u>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</u> infracciones muy graves: suspensión por un período entre uno y cinco años.</p>	<p>a) Infracciones leves: suspensión por un período no superior a un mes.</p> <p>b) Infracciones graves: suspensión por un período no superior a seis meses.</p> <p>c) Infracciones muy graves: suspensión e inhabilitación temporal por un período no superior a cinco años para desempeñar cualquier actividad o prestar cualquier servicio en el supuesto de que se trate.</p> <p>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:</p> <p>a) Por el Director <u>la persona titular de la Dirección</u> General de la Marina Mercante para las infracciones graves: suspensión por un período no superior a un año.</p> <p>b) Por el Secretario General <u>la persona titular de la Secretaría de Estado</u> de Transportes y Movilidad Sostenible, a propuesta del Director <u>de la persona titular de la Dirección</u> General de la Marina Mercante, para las infracciones muy graves: suspensión por un período entre uno y cinco años.</p>
--	--	--

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

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. Las sanciones impuestas por~~ En los supuestos de infracciones graves o muy graves, una vez firmes en vía administrativa, podrán hacerse públicas, los que se produzcan lesiones a alguna persona o se ponga en función de la relevancia o grado riesgo grave su integridad física, se podrá acordar el decomiso de ~~responsabilidad o de cualesquiera otras~~

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

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 ~~para el inicio del cómputo del periodo de suspensión.~~

~~11. Las sanciones impuestas por~~ En los supuestos de infracciones graves o muy graves, una vez firmes en vía administrativa, podrán hacerse públicas, los que se produzcan lesiones a alguna persona o se ponga en función de la relevancia o grado riesgo grave su integridad física, se podrá acordar el decomiso de ~~responsabilidad o de cualesquiera otras circunstancias~~ los buques, embarcaciones, equipos, aparatos, elementos y materiales implicados en la comisión de la infracción cometida, a fin de reforzar la publicidad de las sanciones impuestas y su ejemplaridad..;

12. En los supuestos de infracciones graves o muy graves contra la seguridad marítima ~~o~~, 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 ~~de buques y empresas navieras~~, mediante resolución motivada ~~del Director 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

<p>12. El plazo de prescripción de las sanciones será de cinco años para las correspondientes a infracciones muy graves, de tres años para las graves y de un año para las leves.</p> <p>13. En el caso de que los reconocimientos efectuados a buques mercantes españoles y extranjeros confirmen o revelen deficiencias que tengan como consecuencia la medida de policía administrativa de prohibir la navegación del buque, se impondrá como sanción accesoria a la multa el pago de todos los costes de inspección.</p> <p>El coste de la hora de inspección se determinará por el Ministro de Fomento.</p>	<p><u>navegación del buque se impondrá como sanción accesoria a la multa principal:</u></p> <p><u>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.</u></p> <p><u>El abono de los costes derivados, en su caso, de su retención, inmovilización, detención, depósito o de cualquier otra medida de policía administrativa</u></p> <p><u>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.</u></p> <p>13. En el caso de que los reconocimientos efectuados a buques mercantes españoles y extranjeros confirmen o revelen deficiencias que tengan como consecuencia la medida de policía administrativa de prohibir la navegación del buque, se impondrá como sanción accesoria a la multa el pago de todos los costes de inspección.</p> <p>El coste de la hora de inspección se determinará por el Ministro de Fomento.</p> <p><u>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.</u></p>	<p>navegación del buque, se impondrá como sanción accesoria a la multa principal:</p> <p>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.</p> <p>b) El abono de los costes derivados, en su caso, de su retención, inmovilización, detención, depósito o de cualquier otra medida de policía administrativa</p> <p><u>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.</u></p> <p><u>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.</u></p>
Art 313.3 – Medidas No Sancionadoras		
<p>1. Las acciones u omisiones que sean constitutivas de infracción darán lugar, además de la imposición de la</p>	<p>1. Las acciones u omisiones que sean constitutivas de infracción darán lugar, además de la imposición de la</p>	<p>1. Las acciones u omisiones que sean constitutivas de infracción darán lugar, además de la imposición de la</p>

<p>sanción que proceda, a la adopción, en su caso, de las siguientes medidas:</p> <p>a) La restitución de las cosas o su reposición a su estado anterior.</p> <p>b) La indemnización de los daños irreparables por cuantía igual al valor de los bienes destruidos o del deterioro causado, así como de los perjuicios ocasionados, en el plazo que se fije.</p> <p>Cuando el beneficio que se deduzca para el infractor de las acciones u omisiones constitutivas de infracción sea superior a la indemnización, se tomará para la fijación de ésta, como mínimo, la cuantía de aquél.</p> <p>c) La caducidad del título administrativo, cuando sea procedente, por incumplimiento de sus condiciones.</p> <p>d) La denegación de escala, salida, carga o descarga del buque en los casos en que legal o reglamentariamente se establezca.</p> <p>e) La revocación de la licencia, cuando sea procedente.</p> <p>2. Con independencia de la sanción que proceda, en su caso, imponer, las Autoridades Portuarias podrán acordar la aplicación de multas coercitivas, que no tendrán carácter tributario, en los casos siguientes:</p> <p>En los casos de incumplimiento de la obligación de presentar en plazo la declaración o manifiesto de carga. Su cuantía será de un 5, 10, 15 ó 25 por ciento de la cuota íntegra de la tasa de la mercancía (T-3), según que la</p>	<p>sanción que proceda, a la adopción, en su caso, de las siguientes medidas:</p> <p>a) La restitución de las cosas o su reposición a su estado anterior.</p> <p>b) La indemnización de los daños irreparables por cuantía igual al valor de los bienes destruidos o del deterioro causado, así como de los perjuicios ocasionados, en el plazo que se fije.</p> <p>Cuando el beneficio que se deduzca para el infractor de las acciones u omisiones constitutivas de infracción sea superior a la indemnización, se tomará para la fijación de ésta, como mínimo, la cuantía de aquél.</p> <p>c) La caducidad del título administrativo, cuando sea procedente, por incumplimiento de sus condiciones.</p> <p>d) La denegación de escala, salida, carga o descarga del buque en los casos en que legal o reglamentariamente se establezca.</p> <p>e) La revocación de la licencia, cuando sea procedente.</p> <p>2. <u>Con independencia de la sanción que proceda, en su caso, imponer</u>, las Autoridades Portuarias podrán acordar la aplicación de multas coercitivas, <u>de acuerdo con lo previsto en el artículo 103 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, y</u> que no tendrán carácter tributario, <u>en los casos siguientes:</u> en los casos de incumplimiento de la obligación de presentar en plazo la declaración o manifiesto de carga. Su cuantía será de un 5, 10, 15 ó 25 por ciento de la cuota íntegra de la tasa de la mercancía (T-3), según que la</p>	<p>sanción que proceda, a la adopción, en su caso, de las siguientes medidas:</p> <p>a) La restitución de las cosas o su reposición a su estado anterior.</p> <p>b) La indemnización de los daños irreparables por cuantía igual al valor de los bienes destruidos o del deterioro causado, así como de los perjuicios ocasionados, en el plazo que se fije.</p> <p>Cuando el beneficio que se deduzca para el infractor de las acciones u omisiones constitutivas de infracción sea superior a la indemnización, se tomará para la fijación de ésta, como mínimo, la cuantía de aquél.</p> <p>c) La caducidad del título administrativo, cuando sea procedente, por incumplimiento de sus condiciones.</p> <p>d) La denegación de escala, salida, carga o descarga del buque en los casos en que legal o reglamentariamente se establezca.</p> <p>e) La revocación de la licencia, cuando sea procedente.</p> <p>2. <u>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</u></p>
--	---	--

declaración se presente respectivamente dentro de los tres, seis, doce o más de doce días siguientes al término del plazo voluntario de presentación.

declaración se presente respectivamente dentro de los tres, seis, doce o más de doce días siguientes al término del plazo voluntario de presentación.

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.

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, ~~del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.~~

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.

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.

La cuantía de cada una de las multas coercitivas no podrá superar el 20 por ciento de la sanción ~~máxima correspondiente~~ 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

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

Art. 315 – Sobre la Competencia para la Imposición de Sanciones

<p>1. La competencia para la imposición de las sanciones previstas en esta ley corresponderá:</p> <p>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.</p> <p>b) A los Capitanes Marítimos en los supuestos de infracciones leves contra la seguridad marítima y ordenación del tráfico marítimo o las relativas a la contaminación del medio marino producida desde buques o plataformas fijas u otras instalaciones que se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.</p> <p>c) Al Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria en los supuestos de infracciones graves:</p> <p>1.º Relativas al uso del puerto y al ejercicio de actividades que se prestan en él, en el ámbito de sus competencias.</p> <p>2.º Relativas a la prevención de la contaminación de la zona de servicio del puerto incluyendo el medio marino producida desde tierra.</p> <p>3.º En la prestación de servicios portuarios.</p> <p>d) Al Director General de la Marina Mercante en los supuestos de infracciones graves:</p>	<p>1. La competencia para la imposición de las sanciones previstas en esta ley corresponderá:</p> <p>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.</p> <p>b) A los Capitanes Marítimos en los supuestos de infracciones leves contra la seguridad marítima y ordenación del tráfico marítimo o las relativas a la contaminación del medio marino producida desde buques o plataformas fijas u otras instalaciones que se encuentren en aguas situadas en zonas <u>espacios marítimos</u> en las <u>los</u> que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.</p> <p>c) Al Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria en los supuestos de infracciones graves:</p> <p>1.º Relativas al uso del puerto y al ejercicio de actividades que se prestan en él, en el ámbito de sus competencias.</p> <p>2.º Relativas a la prevención de la contaminación de la zona de servicio del puerto incluyendo el medio marino producida desde tierra.</p> <p>3.º En la prestación de servicios portuarios.</p> <p>d) Al Director <u>A la persona titular de la Dirección</u> General de la Marina Mercante en los supuestos de infracciones graves:</p>	<p>1. La competencia para la imposición de las sanciones previstas en esta ley corresponderá:</p> <p>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.</p> <p>b) A los Capitanes Marítimos en los supuestos de infracciones leves contra la seguridad marítima y ordenación del tráfico marítimo o las relativas a la contaminación del medio marino producida desde buques o plataformas fijas u otras instalaciones que se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.</p> <p>c) Al Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria en los supuestos de infracciones graves:</p> <p>1.º Relativas al uso del puerto y al ejercicio de actividades que se prestan en él, en el ámbito de sus competencias.</p> <p>2.º Relativas a la prevención de la contaminación de la zona de servicio del puerto incluyendo el medio marino producida desde tierra.</p> <p>3.º En la prestación de servicios portuarios.</p> <p>d) Al Director General de la Marina Mercante en los supuestos de infracciones graves:</p>
--	---	--

<p>1.º Relativas al uso del puerto y al ejercicio de actividades que se prestan en él, en el ámbito de sus competencias.</p> <p>2.º Contra la seguridad y protección marítimas.</p> <p>3.º Contra la ordenación del tráfico marítimo.</p> <p>4.º Relativas a la prevención de la contaminación del medio marino producida desde buques o plataformas fijas u otras instalaciones que se encuentren en espacios marítimos españoles.</p> <p>e) Al Secretario de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, a propuesta de Puertos del Estado, o del Director General de la Marina Mercante, en el ámbito de sus competencias, en los casos de infracciones muy graves, en cuantía interior a 1.202.000 euros.</p> <p>f) Al Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, a propuesta del Secretario de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, en los casos de infracciones muy graves, en cuantía superior a 1.202.000 euros.</p>	<p>1.º Relativas al uso del puerto y al ejercicio de actividades que se prestan en él, en el ámbito de sus competencias.</p> <p>2.º Contra la seguridad y protección marítimas.</p> <p>3.º Contra la ordenación del tráfico marítimo.</p> <p>4.º Relativas a la prevención de la contaminación del medio marino producida desde buques o plataformas fijas u otras instalaciones que se encuentren en espacios marítimos españoles.</p> <p>e) Al Secretario de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, a propuesta de Puertos del Estado, o del Director <u>A la persona titular de la Dirección</u> General de la Marina Mercante, en el ámbito de sus competencias, en los casos de infracciones muy graves, en cuantía interior <u>ahasta 1.202200.000 euros.</u></p> <p>f) Al Ministro <u>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.</u></p> <p>2. <u>A la persona titular de la Secretaría de Estado de Transportes, y Movilidad y Agenda Urbana Sostenible, a propuesta de Puertos del Secretario de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana Estado, o de la persona titular de la Dirección General de la Marina Mercante, en el ámbito de sus competencias,</u> en los casos de infracciones muy graves, en cuantía superior a 1.202200.000 euros <u>y hasta 2.500.000 euros.</u></p>	<p>1.º Relativas al uso del puerto y al ejercicio de actividades que se prestan en él, en el ámbito de sus competencias.</p> <p>2.º Contra la seguridad y protección marítimas.</p> <p>3.º Contra la ordenación del tráfico marítimo.</p> <p>4.º Relativas a la prevención de la contaminación del medio marino producida desde buques o plataformas fijas u otras instalaciones que se encuentren en espacios marítimos españoles.</p> <p>e) Al Secretario de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, a propuesta de Puertos del Estado, o del Director General de la Marina Mercante, en el ámbito de sus competencias, en los casos de infracciones muy graves, en cuantía interior a 1.202.000 euros.</p> <p>f) Al Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, a propuesta del Secretario de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, en los casos de infracciones muy graves, en cuantía superior a 1.202.000 euros.</p>
--	--	--

<p>2. Estos límites, así como la cuantía de las multas, podrán ser actualizados o modificados por el Gobierno, de acuerdo con las variaciones que experimente el índice de precios de consumo general nacional.</p> <p>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.</p>	<p><u>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.</u></p> <p>Estos límites, así como la cuantía de las multas, podrán ser actualizados o modificados por el Gobierno <u>las leyes de presupuestos generales del Estado</u>, de acuerdo con las variaciones que experimente el índice de precios de consumo general nacional.</p> <p>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.</p>	<p>2. Estos límites, así como la cuantía de las multas, podrán ser actualizados o modificados por el Gobierno, de acuerdo con las variaciones que experimente el índice de precios de consumo general nacional.</p> <p>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.</p>
<p>Art. 317 – Procedimiento Sancionador</p>		
<p>1. El personal y los responsables de la Autoridad Portuaria o Marítima estarán obligados a formular las denuncias, tramitar las que se presenten, y resolver las de su competencia imponiendo las sanciones procedentes.</p> <p>2. A los efectos indicados, el personal con funciones de inspección o control estará facultado para acceder a las superficies e instalaciones objeto de concesión o autorización situadas en la zona de servicio de los puertos o a los buques y plataformas de pabellón español o, con las limitaciones, en su caso, establecidas en los Convenios Internacionales suscritos por España, a los de pabellón</p>	<p><u>4.1. 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.</u></p> <p><u>2.</u> El personal y los responsables de la Autoridad Portuaria o <u>de la Administración</u> marítima estarán obligados a formular las denuncias, <u>y</u> tramitar las que se presenten <u>por otros órganos de la Administración española o extranjera</u>, y resolver las de su competencia imponiendo las sanciones procedentes.</p>	<p>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, de <u>Régimen Jurídico del Sector Público, y se cumplirán</u> las normas de procedimiento establecidas en <u>los artículos siguientes y, supletoriamente, en</u> la Ley 39/2015, de 1 de octubre, con las especialidades establecidas en los artículos siguientes.</p> <p>2. El personal y los responsables de la Autoridad Portuaria o <u>de la Administración</u> 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.</p>

extranjero que se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción en que hubieran de realizarse las comprobaciones y actuaciones correspondientes, salvo que tuvieran la consideración legal de domicilio, en cuyo caso la labor inspectora deberá ajustarse a las reglas que garantizan su inviolabilidad.

~~2.-~~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 ~~o a.~~

~~b)~~ Los buques y plataformas de pabellón español ~~o.~~

~~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, a los . Se exceptúan de pabellón extranjero que se encuentren en aguas situadas en esta facultad aquellas zonas en de las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción en que hubieran de realizarse las comprobaciones instalaciones, buques y actuaciones correspondientes, salvo que tuvieran plataformas que tengan la consideración legal de domicilio, en cuyo caso los que la labor inspectora deberá ajustarse a las reglas que garantizan su inviolabilidad.~~

2.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.

~~e) Con las limitaciones, en su caso, establecidas en los convenios internacionales suscritos por España,~~

~~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.~~

<p>3. No obstante lo anterior, para las infracciones relativas al uso del puerto y al ejercicio de las actividades que se prestan en él, la incoación del procedimiento sancionador y la adopción de medidas de restauración del orden jurídico vulnerado se adecuarán a lo establecido en la legislación de costas, sin otra peculiaridad que el órgano competente para acordarlas será la Autoridad Portuaria. En todo caso, corresponde a ésta la adopción de las medidas de restauración.</p> <p>Las infracciones previstas en la presente ley serán sancionadas previa instrucción del oportuno expediente administrativo en la forma establecida en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.</p>	<p>3. No obstante lo anterior,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.</p> <p>Las infracciones previstas en la presente ley serán sancionadas previa instrucción del oportuno expediente administrativo en la forma establecida en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.</p> <p><u>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.</u></p>	<p>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.</p> <p>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.</p>
<p>Art. 318 – Medidas Provisionales Para Garantizar el Cobro</p>		
<p>1. Tanto el importe de las multas como el de las indemnizaciones por daños o perjuicios causados podrá ser exigido por la vía administrativa de apremio.</p> <p>2. Asimismo, las Autoridades Portuarias y Marítimas gozarán, para garantizar el cobro de las multas e indemnizaciones y el restablecimiento del orden jurídico vulnerado, de los medios de ejecución forzosa recogidos en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del</p>	<p>1. Tanto el importe de las multas como el de las indemnizaciones por daños o perjuicios causados podrá ser exigido por la vía administrativa de apremio.</p> <p>2. Asimismo, las Autoridades Portuarias y Marítimas gozarán, para garantizar el cobro de las multas e indemnizaciones y el restablecimiento del orden jurídico vulnerado, de los medios de ejecución forzosa recogidos en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del</p>	

Procedimiento Administrativo Común y en la legislación de costas.

Procedimiento Administrativo Común y en la legislación de costas:

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:

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.

~~2. La adopción de la medida de retención de un buque o embarcación por la Administración marítima se fundará en la necesidad de asegurar la eficacia de la resolución que pudiera recaer en el procedimiento que se inicie al efecto, o en cualquier otro derivado del mismo, el buen fin del procedimiento, evitar el mantenimiento de los efectos de la infracción y las exigencias de los intereses generales, siempre que se trate de infracciones graves o muy graves a que se refiere esta ley. Para ello se podrá solicitar de la autoridad gubernativa correspondiente la colaboración de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, cuando fuera necesario.~~

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.

3.2. La adopción de la medida de retención de un buque o embarcación prevista en el apartado anterior por la Administración marítima se podrá ~~sustituir por la constitución~~ adoptar siempre que se trate de una garantía,

	<p><u>a) En la necesidad de asegurar la eficacia de la resolución que pudiera recaer en el procedimiento que se incoe al efecto.</u></p> <p><u>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.</u></p> <p><u>c) En la necesidad de asegurar las obligaciones derivadas de la contaminación del medio marino.</u></p> <p><u>Para adoptar esta medida se podrá solicitar la colaboración de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, cuando sea necesario.</u></p> <p><u>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.</u></p>	<p><u>en los términos previstos infracciones graves o muy graves y se fundará:</u></p> <p><u>a) En la necesidad de asegurar la eficacia de la resolución que pudiera recaer en el artículo siguiente procedimiento que se incoe al efecto.</u></p> <p><u>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.</u></p> <p><u>c) En la necesidad de asegurar las obligaciones derivadas de la contaminación del medio marino.</u></p> <p><u>Para adoptar esta medida se podrá solicitar la colaboración de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, cuando sea necesario.</u></p> <p><u>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.</u></p>
<p>Art. 319 – Obligaciones de Consignación de los hechos Producidos Sustitución de la Medida de Retención de un Buque o Embarcación.</p>		
<p>Los capitanes de los buques vendrán obligados a consignar en el diario de navegación o en el rol de despacho y dotación, los hechos cometidos por personas que se encuentren a bordo durante la navegación y que, a su juicio, pudieran constituir infracción de las contempladas en esta ley. El asiento será suscrito por el capitán y por el interesado o, caso de negarse éste, por dos testigos.</p>	<p>Los capitanes de los buques vendrán obligados a consignar en el diario de navegación o en el rol de despacho y dotación, los hechos cometidos por personas que se encuentren a bordo durante la navegación y que, a su juicio, pudieran constituir infracción de las contempladas en esta ley. El asiento será suscrito por el capitán y por el interesado o, caso de negarse éste, por dos testigos.</p> <p><u>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</u></p>	<p>1. El Capitán Marítimo podrá ordenar La adopción de la inmediata medida de retención de un buque o embarcación, así como medida provisional, a fin de asegurar las obligaciones derivadas de la contaminación del</p>

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

~~medio marino.2. La decisión de la retención de un buque o embarcación podrá ser sustituida~~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 el Reglamento la regulación de la Caja General de Depósitos, ~~aprobado por el Real Decreto 937/2020, de 27 de octubre.~~

~~Cuando las circunstancias lo justifiquen, el Director~~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 ~~del Director de la~~ persona titular de la Dirección General de la Marina Mercante, ~~siempre que conste determinada~~ cuando la obligación de pago esté determinada en una resolución ~~administrativa~~ que ponga fin a la vía administrativa. La

	<p><u>exigencia de pago de estas garantías será competencia exclusiva de los tribunales españoles y así se hará constar expresamente en ellas.</u></p> <p><u>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.</u></p>	<p>resolución de cualquier controversia que derive de la admisión<u>tramitación y exigencia de pago</u> de estas garantías será competencia exclusiva de los tribunales españoles <u>y así se hará constar expresamente en ellas.</u></p> <p>32. El levantamiento de la retención del buque o embarcación quedará condicionado a la designación de domicilio prevista en el <u>apartado 4 del</u> artículo 317.4.</p>
<p>Art. 320 – Retención de <u>Embarcaciones de Recreo</u>Buques</p>		
<p>El Capitán Marítimo podrá ordenar la inmediata retención del buque, como medida cautelar, a fin de asegurar las obligaciones a que se refiere el artículo 310.2.d) de la presente ley.</p> <p>Dicha retención podrá ser sustituida por aval o garantía suficiente a juicio de la Dirección General de la Marina Mercante.</p> <p>El órgano competente para el ejercicio de la potestad sancionadora podrá en cualquier momento del procedimiento sancionador y mediante acuerdo motivado, ordenar la inmediata retención del buque como medida cautelar para asegurar la eficacia de la resolución que pudiera recaer, el buen fin del procedimiento, evitar el mantenimiento de los efectos de la infracción y las exigencias de los intereses generales, siempre que se trate de infracciones graves o muy graves a que se refiere esta ley. Para ello podrá solicitar de la autoridad gubernativa correspondiente la colaboración de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, cuando fuera necesario.</p>	<p>El Capitán Marítimo podrá ordenar la inmediata</p> <p><u>1. La retención del buque, como medida cautelar, a fin de asegurar las obligaciones a que se refiere el artículo 310.2.d) una embarcación de la presente ley.</u></p> <p>Dicha retención podrá ser sustituida por aval o garantía suficiente a juicio<u>recreo supondrá la prohibición de la Dirección General</u>navegación y su permanencia en el puerto o instalación de la Marina Mercante.</p> <p>El órgano competente para el ejercicio de la potestad sancionadora podrá en cualquier momento del procedimiento sancionador y mediante acuerdo motivado, ordenar la inmediata retención del buque como medida cautelar para asegurar la eficacia de amarre habitual. Cuando sea necesario acordar el depósito o precinto de una embarcación destinada a un uso de recreo o deportivo, en la resolución que pudiera recaer, el buen fin del procedimiento, evitar el mantenimiento de los efectos<u>sancionadora que recaiga se exigirá al responsable de la infracción y las exigencias</u>el abono de los costes generados por la adopción de los intereses generales, siempre que se trate de infracciones graves o muy graves a que se refiere esta ley. Para ello podrá solicitar de la</p>	<p><u>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 recaiga sea necesario acordar el depósito o precinto de una embarcación destinada a un uso de recreo o deportivo, en la resolución sancionadora sobre el propietario, capitán o patrón de embarcaciones de recreo, incluidas las motos náuticas, que hayan sido objeto de retención, en la misma resolución que recaiga se exigirá a los responsables <u>al responsable de la infracción</u> el abono de los costes del depósito o precinto de la embarcación.</u></p> <p><u>Cuando los responsables no abonen la sanción impuesta o los costes del depósito o precinto, generados por la embarcación será enajenada y su importe ingresado en el Tesoro. <u>adopción de esta medida.</u></u></p>

Dicha retención podrá ser sustituida por aval o garantía suficiente.

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

~~autoridad gubernativa correspondiente la colaboración de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, cuando fuera necesario medida.~~

~~Dicha retención podrá ser sustituida por aval o garantía suficiente.~~

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

~~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~~

2. Si durante la tramitación del procedimiento se constata que el importe los gastos que genera el depósito o precinto de la embarcación supera el su valor ~~de esta~~, 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 en pública subasta, de acuerdo con la normativa vigente, por la Agencia Estatal de Administración Tributaria.~~

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.

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.

4.4. 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.

Sección 5º Del Capítulo II del Título IV	
Procedimiento Administrativo Sancionador en el Ámbito de la Marina Civil [NUEVA CREACIÓN]	
Nuevo Texto	Proyecto de Ley de 2024 vs Anteproyecto de Ley de Modificación de la Ley de Puertos del Estado y Marina Mercante de 2021-
Art. 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	IDEM
Art. 322 – Iniciación del Procedimiento	
<p>Serán órganos competentes para acordar la iniciación de procedimientos administrativos sancionadores por infracciones tipificadas en la presente ley:</p> <p>a) La persona titular de la Capitanía Marítima, para las infracciones graves y leves.</p> <p>b) La persona titular de la Dirección General de la Marina Mercante, para las infracciones muy graves.</p>	<p>Serán órganos competentes para acordar la iniciación de procedimientos administrativos sancionadores por infracciones tipificadas en la presente ley:</p> <p>a) El Capitán Marítimo La persona titular de la Capitanía Marítima, para las infracciones graves y leves.</p> <p>b) El Director La persona titular de la Dirección General de la Marina Mercante, para las infracciones muy graves.</p>
Art. 322 – Instrucción del Procedimiento	
<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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</p>	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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</p>

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.

[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.](#)

Art. 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

NUEVO

Art. 325 – Acceso a Datos de 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.

NUEVO

Art. 326. -Retención de un Buque o Embarcación a Petición de Otros Organismo 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.

NUEVO

Art. 327 – Medidas Cautelares como Consecuencia de Medidas Restrictivas 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.»

NUEVO

Disposición Adicional 16º- El Silencio Positivo en los Procedimiento de la Marina Mercante [Nueva introducción en proyecto 2021 comparado con proyecto 2024]

Se Elimina la Disposición Relativa al Registro Especial de Buques y Empresas Navieras.

Como excepción a lo dispuesto en el artículo 24 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, ~~del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas~~, y fundado en razones de protección de la seguridad ~~de la navegación y protección 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 practicaje.

24.º Procedimiento sobre autorización para el transporte de mercancías peligrosas.

	<p>25.º Procedimiento de autorización expresa para el despacho de buques.</p> <p>26.º Procedimiento sobre autorización o prohibición de entrada y salida en aguas españolas.</p> <p>27.º Procedimiento sobre autorización de operaciones fuera de límites.</p> <p>28.º Procedimiento sobre autorización de remolque.</p> <p>29.º Procedimiento de inscripción de embarcaciones <u>destinadas a un uso y motos náuticas</u> de recreo <u>o deportivo</u>.</p> <p>30.º Procedimiento de otorgamiento de los permisos temporales de navegación.</p> <p>31.º Procedimiento sobre autorización de actividades náutico-deportivas.</p> <p>32.º Procedimiento sobre autorización de servicios de temporada en playas.</p>
--	--

Disposición Adicional 34º - Actualización de las cuantías del seguro obligatorio de responsabilidad civil de suscripción obligatoria para embarcaciones de recreo o deportivas.

<p>1. Constituye el hecho imponible de la tasa la prestación de los servicios de emisión del Certificado de seguro o de otra garantía financiera relativo a la responsabilidad civil nacida de daños a los pasajeros por vía marítima en caso de accidente.</p> <p>2. El devengo de la tasa se producirá en el momento en que se presente la solicitud que motive el servicio, que no se tramitará sin que se haya efectuado el pago correspondiente.</p> <p>3. Serán sujetos pasivos de la tasa las personas físicas o jurídicas que soliciten la prestación de servicios que constituyen el hecho imponible.</p>	<p>1. Constituye el hecho imponible de la tasa la prestación de los servicios de emisión del Certificado de seguro o de otra garantía financiera relativo a la responsabilidad civil nacida de daños a los pasajeros por vía marítima en caso de accidente.</p> <p>2. El devengo de la tasa se producirá en el momento en que se presente la solicitud que motive el servicio, que no se tramitará sin que se haya efectuado el pago correspondiente.</p> <p>3. Serán sujetos pasivos de la tasa las personas físicas o jurídicas que soliciten la prestación de servicios que constituyen el hecho imponible.</p>	<p align="center">IDEM</p>
--	---	-----------------------------------

<p>4. La cuantía de la tasa es 120,00 euros. Esta cuantía podrá modificarse por la Ley de Presupuestos Generales del Estado.</p> <p>5. El pago de la tasa se realizará en efectivo, en entidad de depósito autorizada por el Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas, y le será aplicable lo dispuesto en el Reglamento General de Recaudación aprobado por Real Decreto 939/2005, de 29 de julio.</p> <p>6. La gestión de la tasa se llevará a cabo por la Dirección General de la Marina Mercante del Ministerio de Fomento.</p>	<p>4. La cuantía de la tasa es 120,00 euros. Esta cuantía podrá modificarse por la Ley de Presupuestos Generales del Estado.</p> <p>5. El pago de la tasa se realizará en efectivo, en entidad de depósito autorizada por el Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas, y le será aplicable lo dispuesto en el Reglamento General de Recaudación aprobado por Real Decreto 939/2005, de 29 de julio.</p> <p>6. La gestión de la tasa se llevará a cabo por la Dirección General de la Marina Mercante del Ministerio de Fomento.</p> <p><u>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.</u></p>	
---	--	--

Disposición Adicional 35 – Ámbito de Aplicación del Reglamento 2017/352

<p>Las cuantías de las tasas reguladas en el título IV del Libro Segundo de la presente ley podrán ser modificadas por la Ley de Presupuestos Generales del Estado</p>	<p><u>Las cuantías de las tasas reguladas en el título IV del Libro Segundo de la presente ley podrán ser modificadas por la Ley de Presupuestos Generales del Estado</u></p> <p>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 es de aplicación se aplica a todos los puertos de interés general incluidos en el anexo I de este texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, en atención a lo previsto en el apartado 6 del artículo 1 del citado reglamento.</p>
--	--

Disposición Transitoria 11 [eliminada en el Proyecto de 2024]

	<p>Régimen de acceso a la prestación del servicio portuario de suministro de combustible. Hasta la aprobación de los Pliegos Reguladores del servicio portuario de suministro de combustible, las Autoridades Portuarias podrán otorgar el título que habilite para la prestación de ese servicio portuario de conformidad con las condiciones particulares determinadas por cada Autoridad Portuaria para la prestación de esa actividad en su anterior condición de servicio comercial, en cuanto no sean incompatibles con la regulación de los servicios portuarios.</p>
<p>Disposición Transitoria 11 <i>[en el proyecto de 2021 la duodécima]</i></p>	
<p>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</p>	<p>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 <u>hasta su conversión en GT por desaparición de esta unidad de medida</u></p>
<p>Disposición final quinta [eliminada en el Proyecto de 2024]</p>	
	<p>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 es de aplicación a todos los puertos de interés general incluidos en el anexo I del texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, en atención a lo previsto en el apartado 6 del artículo 1 del citado reglamento.</p>