



MANUAL DE CONOCIMIENTOS GENERALES SOBRE LEGISLACIÓN MARÍTIMA ESPAÑOLA PARA CAPITANES Y PRIMEROS OFICIALES DE PUENTE EXTRANJEROS

**Enero 2026
(Edición 4ª)**

Notas previas.

Esta 4ª edición del manual contiene la normativa recogida en el Anexo IV de la Resolución de 12 de enero de 2026, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se convocan pruebas sobre conocimiento de la legislación marítima española para el año 2026.

El objeto de este compendio pretende ser una guía para los aspirantes a la prueba de legislación marítima española y ha sido elaborada con carácter formativo por la Dirección General de la Marina Mercante para condensar en un solo documento todas las disposiciones relevantes objeto de examen, seleccionándose lo más destacable, para los profesionales marítimos a los que se dirige, de toda la legislación incluida en la resolución mencionada anteriormente.

Este manual no sustituye a efectos legales al BOE. Su contenido trata de recopilar la transcripción completa del temario susceptible de formar parte de las cuestiones planteadas en dicha prueba.

Contenido

Introducción	7
I. «Disposiciones generales»	7
Tema 1.....	7
Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre: Objeto de la ley; Marina Mercante (Título preliminar: Capítulos I y III).....	7
Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima: Disposiciones generales (Título preliminar).....	10
II. «Ordenación de la navegación y tráfico marítimos»	11
Tema 2.....	11
Ley 14/2014, de 24 de julio: Del ámbito de aplicación de las normas de policía (Título I “De la ordenación administrativa de la navegación”: Capítulo I).	11
TRLPEMM RDL 2/2011: Asistencia y refugio; Situación de peligro a bordo (Libro tercero: Título III, Artículos 299 y 300).....	11
Real Decreto 210/2004, de 6 de febrero, por el que se establece un sistema de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo. (Capítulos I y IV)	12
Tema 3.....	17
Ley 14/2014, de 24 de julio: Del régimen de estancia en aguas interiores marítimas y en puerto: Entrada a puerto; Cierre de puertos; Arribada forzosa; Régimen general de visita y estadía; Polizones (Título I: Capítulo II). Del régimen general de navegación marítima: Régimen general de la navegación en los espacios marítimos españoles; Excepciones al régimen general de la navegación en los espacios marítimos españoles; Detención y fondeo; Avisos de los capitanes; Sistemas de organización y sistemas de tráfico marítimo; Obligación de notificar actos de contaminación (Título I: Capítulo III).....	17
Real Decreto 1516/2007, de 16 de noviembre, por el que se determina el régimen jurídico de las líneas regulares de cabotaje marítimo y de las navegaciones de interés público: Objeto; Navegación de cabotaje; Cabotaje insular; Navegaciones de interés público; Navegaciones de interés público garantizados por contrato.	20
III. «Instituto Social de la Marina y protección social de la gente de mar»	23
Tema 4.....	23
Real Decreto 504/2011, de 8 de abril, de estructura orgánica y funciones del Instituto Social de la Marina: Competencias y funciones del Instituto Social de la Marina (Artículo 3.1: párrafos a, c, d, e, f, g y h).	23
IV. «Salvamento y accidentes marítimos»	24
Tema 5.....	24
TRLPEMM RDL 2/2011: Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima: Naturaleza, denominación y objeto; Objeto de la Sociedad (Libro segundo: Título II: Capítulo III).	24
Tema 6.....	25

Ley 2/2024, de 1 de agosto, de creación de la Autoridad Administrativa Independiente para la Investigación Técnica de Accidentes e Incidentes ferroviarios, marítimos y de aviación civil. Artículos: 1, 2, 3, 5, 8, 9. Disposición transitoria única.	25
Real Decreto 800/2011, de 10 de junio, regula la investigación de los accidentes e incidentes marítimos y la Comisión Permanente de Investigación de Accidentes e Incidentes: Ámbito de aplicación; Obligación de notificación y de comunicación de los accidentes e incidentes marítimos (Artículo 13).	30
V. «Estatuto jurídico del buque».....	31
Tema 7.....	31
TRLPEMM RDL 2/2011: Registro de Buques y Empresas Navieras; Abanderamiento de buques; (Libro segundo: Título I: Capítulos I). Registro Especial de Buques y Empresas Navieras (Disposición adicional decimosexta).	31
Real Decreto 1027/1989, de 28 de julio, sobre abanderamiento, matriculación de buques y registro marítimo (Artículos 2, 3 y 4).	34
Tema 8.....	35
Ley 14/2014, de 24 de julio: De la documentación de los buques nacionales (Título II: Capítulo II: Sección 2ª).	35
VI. «La dotación del buque, la documentación de la gente de mar y sus obligaciones».....	37
Tema 9.....	37
TRLPEMM RDL 2/2011: Dotaciones de los buques (Artículo 253 y Disposición adicional decimosexta).	37
Ley 14/2014, de 24 de julio: Dotación (Título III: Capítulo III: Artículos 156 a 162).	39
Tema 10.....	40
Ley 14/2014, de 24 de julio: Del capitán (Título III: Capítulo III: Sección 2ª).	40
Real Decreto 269/2022, de 12 de abril: Obligaciones de los navieros y de los marinos (Capítulo VI, Artículos 79 a 81 y de 86 a 90). Documento de Identidad del Marino; Libreta de Navegación Marítima (Disposiciones adicionales sexta y séptima).	44
Tema 11.....	48
Orden del Ministerio de Fomento, de 22 julio de 1999, por la que se establecen las condiciones de tripulación para los buques que realicen servicios de cabotaje insular. ...	48
Tema 12.....	50
Real Decreto 269/2022, de 12 de abril, por el que se regulan los títulos profesionales y de competencia de la Marina Mercante (Artículos 33, 42, 44, 45 y 46).	50
Tema 13.....	51
Real Decreto 357/2015, de 8 de mayo, sobre cumplimiento y control de la aplicación del Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006, de la Organización Internacional del Trabajo, en buques españoles.....	51
Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo: Disposiciones generales (Capítulo I). Trabajo en la mar (Capítulo II: Sección 4ª: Subsecciones 1ª y 5ª).....	56

Tema 14.....	60
Real Decreto 258/1999, de 12 de febrero, por el que se establecen condiciones mínimas sobre la protección de la salud y la asistencia médica de los trabajadores del mar. (Artículos de los Capítulos I a V, excepto Capítulo IV).....	60
VII. «Prevención y lucha contra la contaminación»	65
Tema 15.....	66
TRLPEMM RDL 2/2011: Prevención y lucha contra la contaminación en el dominio público portuario; Recepción de desechos y residuos procedentes de buques (Libro primero: Título IV: Artículos 62 y 63).	66
Real Decreto 128/2022, de 15 de febrero, sobre instalaciones portuarias receptoras de desechos de buques (Artículos 2, 3, 10, 11 y 12).....	68
Ley 41/2010, de 29 de diciembre, de protección del medio marino: De los vertidos en el mar (Título IV).	71
VIII. «Régimen de policía, Derecho procesal de la navegación y potestad sancionadora»	73
Tema 16.....	73
Ley 14/2014, de 24 de julio: Certificación pública de determinados expedientes de derecho marítimo, de la protesta de mar por incidencias del viaje (Títulos X: Capítulo II Artículo 504).	73
Tema 17.....	74
Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante: Régimen sancionador: Concepto y clasificación de las infracciones, su tipicidad por ámbitos y responsables en los supuestos de infracciones en materia de Marina Civil (Libro tercero: Título IV: Capítulo I). Obligaciones de consignación de los hechos producidos (Artículo 319).	74
IX. «Despacho y escala del buque»	78
Tema 18.....	78
Ley 14/2014, de 24 de julio: De la ordenación administrativa de la navegación: Del régimen de estancia en aguas interiores marítimas y en puerto: Despacho de buques (Artículo 18).	78
Real Decreto 186/2023, de 21 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento de Ordenación de la Navegación Marítima. Régimen aplicable al despacho de buques. CAPÍTULO II (artículos 5, 6, 9 a 17). El rol de despacho y dotación. CAPÍTULO III. Régimen de enrolamiento y desenrolamiento de los tripulantes. CAPÍTULO IV. Régimen de autorización de entrada y de estancia de los buques y embarcaciones en los espacios marítimos españoles. CAPÍTULO V.	78
Orden FOM/1194/2011, de 29 de abril, por la que se regula el procedimiento integrado de escala de buques en los puertos de interés general (Artículos 1 al 16).....	89
Real Decreto 210/2004, de 6 de febrero, por el que se establece un sistema de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo: Notificación y seguimiento de los buques (Capítulo II).....	95
X. «Mercancías peligrosas»	97

Tema 19.....	97
Reglamento Nacional de Admisión, Manipulación y Almacenamiento de Mercancías Peligrosas en los Puertos, aprobado por el Real Decreto 145/1989, de 20 de enero: Disposiciones generales. (Título I).....	97
Real Decreto 210/2004, de 6 de febrero, por el que se establece un sistema de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo: Notificación de mercancías peligrosas o contaminantes a bordo de buques (Capítulo III).....	104
XI. «Servicio de practica»	105
Tema 20.....	105
Reglamento general de Practica, aprobado por el Real Decreto 393/1996, de 1 de marzo: Del Servicio Portuario de Practica Portuario (Capítulo II; Artículos 8, 9 y 10).	105
Orden FOM/1621/2002, de 20 de junio, por la que se regulan las condiciones para el otorgamiento de exenciones al servicio portuario de practica.	106
XII. «Inspección de buques».....	110
Tema 21.....	111
Reglamento de inspección y certificación de buques civiles, aprobado por el Real Decreto 1837/2000, de 10 de noviembre: Obligaciones de operadores, empresas operadoras, capitanes y patrones de los buques (Artículo 14). Actividades de inspección y procedimiento (Título II: Capítulo II).	111
Real Decreto 877/2011, de 24 de junio, sobre reglas y estándares comunes para las organizaciones de inspección y reconocimiento de buques y para las actividades correspondientes de la Administración marítima (Artículo 6 y disposición adicional séptima).....	114
XIII. «Normas relativas a la fe pública y al registro de hechos determinantes del estado civil de las personas».....	116
Tema 22.....	116
Código Civil: Celebración del matrimonio (Artículo 52). Testamento marítimo (Libro III: Título III: Capítulo I: Sección 8ª).	116

Introducción

El derecho marítimo español está constituido por tres niveles de normas:

- Los convenios internacionales ratificados por España.
- Dos leyes principales:
 - El texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (en adelante, TRLPEMM), aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre.
 - La Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima (LNM).
- Una serie de normas aprobadas por el Gobierno (reglamentos), que desarrollan distintas materias reguladas en los convenios y leyes citadas.

El TRLPEMM y la LNM son las normas que contienen las disposiciones principales del derecho marítimo español y que deben conocer los marinos extranjeros que vayan a embarcarse en buques de bandera española. Este manual incluye las líneas generales de esta normativa.

En noviembre de 2023, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda urbana (MITMA) pasó a denominarse Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible (MTMS). Por ello, muchas de los textos normativos incluidos en el presente manual hacen referencia al Ministerio de Fomento, y deben entenderse referidas al actual MTMS, denominación esta última que se ha utilizado a lo largo de este resumen.

[...] – Estos caracteres en el texto figuran para indicar que se ha suprimido texto del artículo correspondiente por no ser relevante para el objeto del manual y, por tanto, no ser materia de examen.

I. «Disposiciones generales»

Tema 1

Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre: Objeto de la ley; Marina Mercante (Título preliminar: Capítulos I y III).

CAPÍTULO I

Artículo 1. Objeto de la ley.

Es objeto de la presente ley:

- a) Determinar y clasificar los puertos que sean competencia de la Administración General del Estado.
- b) Regular la planificación, construcción, organización, gestión, régimen económico financiero y policía de los mismos.
- c) Regular la prestación de servicios en dichos puertos, así como su utilización.

- d) Determinar la organización portuaria estatal, dotando a los puertos de interés general de un régimen de autonomía funcional y de gestión para el ejercicio de las competencias atribuidas por esta ley, y regular la designación por las Comunidades Autónomas de los órganos de gobierno de las Autoridades Portuarias.
- e) Establecer el marco normativo de la Marina Mercante.
- f) Regular la Administración propia de la Marina Mercante.
- g) Establecer el régimen de infracciones y sanciones de aplicación en el ámbito de la Marina Mercante y en el portuario de competencia estatal.

CAPÍTULO III Marina Mercante

Artículo 6. Marina Mercante.

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

- a) La actividad de transporte marítimo, exceptuando el que se lleva a cabo exclusivamente entre puertos o puntos de una misma Comunidad Autónoma, que tenga competencias en esta materia, sin conexión con puertos o puntos de otros ámbitos territoriales.
- b) La ordenación y el control de la flota civil española.
- c) La seguridad de la navegación y de la vida humana en la mar.
- d) La seguridad marítima, incluyendo la habilitación para el ejercicio del servicio de practica y la determinación de los servicios necesarios de remolque portuario, así como la disponibilidad de ambos en caso de emergencia.
- e) El salvamento marítimo.
- f) La prevención de la contaminación producida desde buques, plataformas fijas y otras instalaciones que se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción y la protección del medio ambiente marino.
- g) La inspección técnica y operativa de buques, tripulaciones y mercancías.
- h) La ordenación del tráfico y las comunicaciones marítimas.
- i) El control de situación, abanderamiento y registro de buques civiles, así como su despacho, sin perjuicio de las preceptivas autorizaciones previas que correspondan a otras Autoridades.
- j) La garantía del cumplimiento de las obligaciones en materia de defensa nacional y protección civil en la mar.
- k) Cualquier otro servicio marítimo atribuido por ley a la Administración regulada en el título II del libro segundo de esta ley.

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

Artículo 7. Objetivos.

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

- a) La tutela de la seguridad de la vida humana en la mar.
- b) La tutela de la seguridad de la navegación marítima.
- c) La tutela de la seguridad marítima.
- d) La protección del medio ambiente marino.

- e) La existencia de los servicios de transporte marítimo que demanden las necesidades del país.
- f) El mantenimiento de las navegaciones de interés público.
- g) La promoción de las autopistas del mar como modo alternativo y complementario al transporte de mercancías.
- h) La promoción de la competencia en el transporte marítimo conforme a la clasificación de mercados de transporte que sea establecida por el Gobierno.

Artículo 8. Zonas y tipos de navegación.

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

- **Aguas interiores marítimas:** son las aguas situadas en el interior de las ‘líneas de base’ del mar territorial. Incluyen las aguas de los puertos y las que están comunicadas permanentemente con el mar hasta donde se hace sensible el efecto de las mareas, y también los tramos navegables de los ríos hasta donde existan puertos de interés general.
- **Mar territorial:** el que se extiende hasta 12 millas náuticas contadas a partir de las ‘líneas de base’ desde las que se mide su anchura.
- **Zona contigua:** la que se extiende desde el límite exterior del mar territorial hasta las 24 millas náuticas contadas desde las ‘líneas de base’ a partir de las cuales se mide el mar territorial.
- **Zona económica exclusiva:** la que se extiende desde el límite exterior del mar territorial hasta las 200 millas náuticas contadas a partir de las ‘líneas de base’ desde las que se mide la anchura del mar territorial.

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

- **Interior:** es la que transcurre íntegramente dentro del ámbito de un puerto determinado o de otras aguas interiores marítimas españolas.
- **De cabotaje:** se efectúa entre puertos o puntos situados en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, y no es navegación interior.
- **Exterior:** 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.
- **Extra nacional:** se efectúa entre puertos o puntos situados fuera de las zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos y jurisdicción.

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

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

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

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

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

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

TÍTULO PRELIMINAR Disposiciones generales

Artículo 1. Objeto y ámbito de aplicación.

1. El objeto de esta ley es la regulación de las situaciones y relaciones jurídicas nacidas con ocasión de la navegación marítima.
2. Además de la que se realiza por las aguas del mar, también se considera navegación marítima la que se lleva a cabo por las aguas de los ríos, canales, lagos, o embalses naturales o artificiales, cuando sean accesibles para los buques desde el mar, pero sólo hasta donde se haga sensible el efecto de las mareas, así como en los tramos navegables de los ríos hasta donde existan puertos de interés general.
3. Fuera de los casos contemplados en el apartado anterior, la navegación por las aguas interiores se regirá por la legislación reguladora del dominio público hidráulico y por las demás disposiciones que le sean de aplicación.

Artículo 2. Fuentes e interpretación.

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

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

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

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

1. Las disposiciones de esta ley no se aplicarán a los buques y embarcaciones de Estado, incluidos los de guerra, salvo que en ella se establezca otra cosa.
2. Son buques y embarcaciones de Estado los afectos a la Defensa Nacional u otros de titularidad o uso público, siempre que presten con carácter exclusivo servicios públicos de carácter no comercial.
3. Son buques de guerra los buques de Estado adscritos a las Fuerzas Armadas, que lleven los signos exteriores distintivos de los buques de guerra de su nacionalidad y que se encuentren bajo el mando de un oficial debidamente designado por el Gobierno de su Estado, cuyo nombre esté inscrito en el escalafón de oficiales o en un documento equivalente y cuya dotación esté sometida a la disciplina de las Fuerzas Armadas regulares.

II. «Ordenación de la navegación y tráfico marítimos»

Tema 2.

Ley 14/2014, de 24 de julio: Del ámbito de aplicación de las normas de policía (Título I “De la ordenación administrativa de la navegación”: Capítulo I).

CAPÍTULO I Del ámbito de aplicación de las normas de policía

Artículo 4. Ámbito espacial de aplicación.

1. Las normas de policía de la navegación contenidas en el presente título serán de aplicación a todos los buques que se encuentren en espacios marítimos en los que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.
2. Lo previsto en el apartado anterior se entiende sin perjuicio de las competencias que puedan corresponder a otros Estados con arreglo a los tratados aplicables, así como de lo establecido en esta ley para los buques de guerra y otros de Estado.

Artículo 5. Aplicación a buques nacionales.

1. Los buques nacionales quedarán sujetos a las disposiciones de este título con independencia del lugar en que se encuentren y sin perjuicio de las competencias que, con arreglo a los tratados aplicables, correspondan a otros Estados ribereños o del puerto.
2. Con la excepción de los buques de guerra, el presente título será de aplicación a los buques de Estado nacionales, sin perjuicio de las salvedades y especialidades existentes o que puedan establecerse reglamentariamente, en particular en relación con lo dispuesto en los artículos 7, 8, 10, 16 y 17, u otras que puedan derivarse del correcto desempeño de las competencias afectas a la seguridad pública o de la vigilancia y represión de actividades ilícitas.

Artículo 6. Aplicación a embarcaciones y artefactos navales.

1. Las normas de este título referidas a buques se entenderán también aplicables a los artefactos navales en la medida en que sean conformes con su naturaleza y actividad.
2. Salvo previsión expresa en contrario, se entenderá que dichas normas se aplican también a las embarcaciones.
3. Reglamentariamente se regularán las especialidades en esta materia aplicables a los buques y embarcaciones deportivos o de recreo, así como aquellas otras que por sus específicas funciones así lo requieran.

TRLPEMM RDL 2/2011: Asistencia y refugio; Situación de peligro a bordo (Libro tercero: Título III, Artículos 299 y 300).

TÍTULO III Medidas que garantizan la actividad portuaria y la navegación

Artículo 299. Asistencia y refugio.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Artículo 300. Situación de peligro a bordo.

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

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

CAPÍTULO I Disposiciones generales

Artículo 1. Objeto.

1. Este real decreto tiene por objeto el establecimiento de un sistema de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo en aguas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, con la finalidad de incrementar la seguridad marítima y la eficacia de dicho tráfico, mejorar la capacidad de respuesta de la Administración marítima a los problemas, accidentes o situaciones potencialmente peligrosas en el mar, incluidas las operaciones de búsqueda y rescate y contribuir a una más temprana detección y a una mejor prevención de la contaminación que pueda ser ocasionada por los buques.

2. Los capitanes, los operadores y los agentes de los buques, así como los expedidores o los propietarios de mercancías peligrosas o contaminantes transportadas a bordo de aquéllos quedarán obligados al cumplimiento de los requisitos y condiciones que se establecen en este real decreto. La Administración marítima adoptará las medidas de policía administrativa y de índole sancionadora que, a tal efecto, resulten necesarias.

Artículo 2. Ámbito de aplicación.

1. Este real decreto se aplicará a los buques de arqueo bruto igual o superior a 300 toneladas, siempre que expresamente no se establezca otra cosa distinta.

2. Salvo que expresamente se disponga otra cosa y sin perjuicio de lo establecido en la disposición adicional cuarta, este real decreto no será de aplicación a los buques afectos a la defensa nacional u otros buques de titularidad o uso público, siempre que presten servicios públicos de carácter no comercial.

3. Los buques de pesca, los buques históricos o de época y las embarcaciones de recreo de eslora inferior a 45 metros estarán sujetos exclusivamente a las normas contenidas en los artículos 17 al 25, salvo que expresamente se disponga otra cosa.

4. A efectos de la aplicación de las reglas de notificación y seguimiento de buques, no se considerarán como mercancía sujeta a las obligaciones que se regulan en este real decreto las provisiones y el equipo de a bordo de todos los buques, así como el combustible para uso propio de los buques de arqueo bruto inferior a 1.000 toneladas.

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

Artículo 16. Transmisión de la información relativa a determinados buques.

1. Serán considerados como un riesgo potencial para la navegación o una amenaza para la seguridad marítima, la seguridad de la vida humana en el mar o para la integridad del medio ambiente marino los buques que se encuentren en alguno de los supuestos que a continuación se indican:

a) Los que, en el transcurso de su travesía, se hayan visto involucrados en incidentes o accidentes descritos en el artículo 17, hayan incumplido las obligaciones de notificación e información impuestas por este real decreto o hayan incumplido las reglas aplicables en los sistemas de organización del tráfico y los STM bajo responsabilidad de la Administración marítima española.

b) Aquellos respecto de los cuales se haya probado o se presuma que han efectuado vertidos voluntarios de hidrocarburos o que hayan cometido infracciones al Convenio MARPOL en aguas marítimas españolas.

c) Aquellos a los que se haya denegado el acceso a uno o más puertos de algún Estado miembro de la Unión Europea, que hayan sido objeto de un informe o notificación por un Estado miembro.

d) Los que no tengan en vigor las pólizas de seguro o la garantía financiera, o no lo hayan notificado, o carezcan de ellas, según lo dispuesto en la normativa comunitaria europea y en la normativa internacional.

e) Aquellos que, según comuniquen los prácticos o la Administración portuaria competente, presenten aparentes anomalías que puedan comprometer la seguridad de la navegación o suponer un riesgo para el medio ambiente marino.

2. Las estaciones costeras españolas que tengan información relevante sobre los buques citados en el apartado 1 la comunicarán a las estaciones costeras competentes de los demás Estados miembros de la Unión Europea situados a lo largo del itinerario previsto del buque.

3. La Administración marítima transmitirá a la Administración portuaria competente y, en su caso, al organismo designado por aquélla la información recibida de otros Estados miembros respecto de buques que se encuentren en las circunstancias previstas en el apartado 1.

4. La Administración marítima, teniendo en cuenta los inspectores disponibles, llevará a cabo, de oficio o a petición de otro Estado miembro, las inspecciones o verificaciones oportunas e informarán a todos los Estados miembros interesados de los resultados de aquéllas.

Artículo 17. Notificación de incidentes y accidentes en el mar.

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en las normas internacionales y con objeto de prevenir o reducir riesgos significativos para la seguridad marítima, la seguridad de la vida humana en el mar o el medio ambiente marino, la Administración marítima efectuará el seguimiento y adoptará las medidas adecuadas para que los capitanes de los buques, que naveguen por la zona SAR bajo su responsabilidad o por la zona económica exclusiva, comuniquen inmediatamente a las estaciones costeras de otros Estados miembros de la Unión Europea, que se encuentren situadas en dicha zona geográfica, los extremos siguientes:

a) Cualquier incidente o accidente que afecte a la seguridad del buque, tales como abordajes, varadas, daños, fallos o averías, inundaciones o corrimientos de la carga, o cualquier defecto en el casco o fallo estructural.

b) Cualquier incidente o accidente que comprometa la seguridad de la navegación, tales como los fallos que puedan afectar a la maniobrabilidad o navegabilidad del buque, y los defectos de los sistemas de propulsión o aparatos de gobierno, de la instalación de producción de electricidad o de los equipos de navegación o comunicación.

c) Cualquier situación que pueda desembocar en una contaminación de las aguas o del litoral de un Estado miembro, tales como vertidos o riesgo de vertidos de productos contaminantes en el mar.

d) Cualquier mancha de materiales contaminantes o contenedores o bultos a la deriva observados en el mar.

2. El mensaje de aviso deberá incluir al menos la identidad del buque, su posición, el puerto de origen y el de destino, la dirección en la que pueda obtenerse información sobre mercancías peligrosas y contaminantes transportadas a bordo, el número de personas a bordo, detalles del accidente o del incidente y cualquier información pertinente mencionada en la Resolución A.851 (20) de la OMI.

Artículo 18. Medidas en casos de condiciones meteorológicas excepcionalmente desfavorables.

1. Si las Capitanías Marítimas consideran que, en condiciones meteorológicas o del mar excepcionalmente desfavorables, existe un riesgo grave de contaminación de las aguas marítimas o de las zonas costeras españolas o de otros Estados o que existen riesgos para la vida humana, podrán adoptar las siguientes medidas:

a) Facilitar al capitán de un buque que se encuentre en la zona portuaria afectada y que desee entrar o salir del puerto, siempre que ello sea posible, toda la información sobre el estado del

mar y sobre las condiciones meteorológicas y, cuando sea pertinente y posible, sobre el peligro que pueden entrañar para el buque, la carga, la tripulación y los pasajeros.

b) Cualesquiera otras medidas o decisiones que, sin perjuicio de la asistencia a los buques en peligro de conformidad con el artículo 20, se consideren adecuadas, tales como recomendar o prohibir, a un buque en particular o a todos los buques en general, la entrada o la salida del puerto, en las zonas afectadas, hasta que se haya determinado que ya no existen riesgos para la vida humana o para el medio ambiente.

c) Limitar al máximo, o prohibir si fuera necesario, que los buques carguen combustible en terminales sitas en sus aguas territoriales.

2. El capitán informará a la empresa naviera de las medidas o recomendaciones adecuadas a que se refiere el apartado 1 que, sin embargo, no prejuzgan la decisión del capitán basada en su juicio profesional tal como establece el Convenio SOLAS.

En los casos en que la decisión adoptada por el capitán no se ajuste a las medidas adoptadas en aplicación de lo previsto en el apartado 1, informará a la Capitanía Marítima competente sobre las razones que justifiquen su decisión. La Capitanía Marítima, en tal caso, podrá reconsiderar o mantener la autorización, prohibición o medida inicialmente acordada y comunicará, por cualquier medio, al capitán del buque la resolución finalmente adoptada, para su cumplimiento.

3. Las medidas adoptadas por las Capitanías Marítimas habrán de basarse en el pronóstico de las condiciones meteorológicas y del estado del mar facilitado por el Instituto Nacional de Meteorología.

Artículo 19. Medidas relativas a los incidentes o accidentes en el mar.

1. La Administración marítima adoptará, en caso de incidente o accidente en el mar, las medidas apropiadas, de conformidad con las normas internacionales, para garantizar la seguridad marítima y de la vida humana en el mar y la protección del medio ambiente marino y costero.

2. Cuando la Administración marítima considere que, en caso de accidente o incidente de un buque de los previstos en el artículo 17, sea necesario alejar, reducir o eliminar un peligro grave e inminente que amenace al litoral o a los intereses de la zona costera afectada, a la seguridad de los demás buques, de sus tripulaciones, de los pasajeros o de las personas en tierra, o proteger el medio marino, podrá adoptar, entre otras, las medidas siguientes:

a) Restringir los movimientos del buque o imponerle un rumbo determinado. Esta exigencia no afecta a la responsabilidad del capitán en lo que respecta al gobierno seguro de su buque.

b) Emplazar al capitán del buque a que ponga fin al riesgo para el medio ambiente o para la seguridad marítima.

c) Embarcar en el buque un equipo de evaluación con la misión de determinar el grado de riesgo, ayudar al capitán a remediar la situación y mantener informada a la estación costera competente.

d) Ordenar al capitán del buque a dirigirse a un lugar de refugio en caso de peligro inminente, o imponer el practicaje o el remolque del buque a costa del operador o de la empresa naviera.

3. El operador, la empresa naviera, el capitán del buque y el propietario de las mercancías peligrosas o contaminantes transportadas a bordo deberán prestar toda la cooperación que, con respeto al ordenamiento jurídico nacional e internacional, le sea requerida por la Administración

marítima con la finalidad de reducir al mínimo las consecuencias de un incidente o accidente en el mar.

A tal efecto transmitirán a las autoridades competentes, si éstas así lo requiriesen, la información contemplada en el artículo 12.

4. El capitán de un buque al que se apliquen las disposiciones del Código IGS informará a la empresa naviera, con base en dicho código, de cualquier incidente o accidente a los que se refiere el apartado 1 del artículo 17. En cuanto haya sido informada de tal situación, la empresa deberá ponerse en comunicación con la estación costera competente y ponerse a su disposición en la medida necesaria.

5. Las autoridades españolas, de conformidad con el ordenamiento jurídico interno, tendrán en cuenta las disposiciones aplicables de las Directrices de la OMI sobre el trato justo a la tripulación en el caso de accidentes marítimos en aguas en las que España ejerza soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.

Artículo 20. Autoridad competente para la acogida de buques necesitados de asistencia.

1. El Director General de la Marina Mercante, como autoridad competente para la toma de decisiones respecto de los buques necesitados de asistencia, podrá, según convenga, adoptar cualquiera de las medidas contenidas en la lista, no exhaustiva, del anexo IV, especialmente en caso de amenaza para la seguridad marítima o para el medio ambiente marino.

La mencionada autoridad estará asistida por un comité técnico cuyo asesoramiento podrá recabar.

Formarán parte del mismo el capitán marítimo, el jefe del distrito marítimo, los coordinadores de inspección y de seguridad marítima y cualesquiera otras personas cuyo criterio pudiera ser relevante en las decisiones a adoptar, a criterio del director general.

Las deliberaciones del comité tendrán carácter confidencial.

2. La autoridad mencionada en el punto 1 anterior se reunirá periódicamente, y podrá hacerlo en cualquier momento, con las autoridades de los demás Estados miembros, con el fin de intercambiar experiencias y conocimientos técnicos e introducir mejoras en las medidas que puedan adoptarse en virtud de lo dispuesto en el apartado 1 anterior.

[...]

Artículo 24. Procedimiento de actuación.

1. La autorización de acceso de un buque a un lugar de refugio corresponde al Director General de la Marina Mercante, de conformidad con lo dispuesto en la disposición adicional vigésima quinta de la Ley 27/1992.

2. El procedimiento se iniciará a solicitud del capitán del buque afectado o de un representante del operador o de la empresa naviera, quienes deberán indicar las razones por las que el buque está necesitado de asistencia, facilitando cuanta información estimen relevante, así como aquella otra que les sea requerida por la Capitanía Marítima.

3. La capitanía marítima realizará cuantos actos de instrucción considere necesarios para fundamentar la decisión final, incluyendo, en su caso, una inspección del buque. En particular, podrá proponer que se condicione la entrada del buque a la ponderación del conjunto de circunstancias que se precisan en la disposición transitoria segunda de este real decreto.

4. La resolución que autorice el acceso a un lugar de refugio deberá ser expresamente acordada y podrá, por causa de urgente necesidad, adoptarse verbalmente y sin sujeción a formalidades especiales, sin perjuicio de la obligación de notificar a los interesados el acto y su motivación por escrito a la mayor brevedad posible y, en todo caso, en un plazo no superior a 96 horas.

5. Contra la resolución, que pondrá fin a la vía administrativa, podrán los interesados interponer recurso de reposición.

6. En el supuesto de que no sea autorizada la entrada del buque en el lugar de refugio, la Administración marítima, si lo estimara necesario, establecerá las medidas alternativas que considere adecuadas en orden a proteger los bienes jurídicos, tanto públicos como privados, que puedan verse comprometidos por la situación precaria del buque o de su carga y por las circunstancias externas, fundamentalmente de tipo meteorológico, que afecten o puedan afectar al buque.

[...]

Tema 3.

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

TÍTULO I De la ordenación administrativa de la navegación

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

Artículo 7. Entrada en puerto.

1. Todos los buques podrán entrar en los puertos españoles abiertos a la navegación marítima nacional e internacional, con sujeción en todo caso a las prescripciones contenidas en esta ley y a las demás de la legislación portuaria, de seguridad, de aduanas, de extranjería e inmigración, de policía, de sanidad, medioambiental y pesquera, así como a las condiciones operativas establecidas.

2. La entrada de buques en los puertos españoles se podrá prohibir o condicionar por razones de emergencia o riesgos específicos para la salud pública, la seguridad de la navegación, la protección de los tráficos y las instalaciones portuarias, la represión de la pesca ilegal o la sostenibilidad ambiental, de acuerdo con lo previsto en la normativa aplicable.

3. La autorización para entrar en puerto se concederá por la Administración portuaria, a solicitud de los armadores, navieros, capitanes o consignatarios, y quedará siempre supeditada al cumplimiento de la legislación y demás normativa a que se refieren los apartados anteriores.

Artículo 8. Cierre de puertos.

1. Corresponde a la Autoridad Portuaria correspondiente, de acuerdo con la normativa vigente, ordenar el cierre temporal de puertos y terminales a la navegación de buques, previo informe

de la Capitanía Marítima, así como adoptar las medidas precisas para dar a dichas decisiones la debida publicidad internacional.

2. La Administración Marítima podrá proponer provisionalmente la prohibición de la navegación en los puertos y en sus canales de acceso, así como también la entrada y salida de buques, cuando lo aconsejen las condiciones meteorológicas o hidrográficas, existan obstáculos para la navegación o medien razones de protección, emergencia, seguridad pública o medioambiental o de orden público.

3. Dicha propuesta de prohibición podrá asimismo formularse o condicionarse respecto a los buques que, por presentar graves deficiencias de navegabilidad, pudieran constituir un peligro para la seguridad de las personas o de los bienes o del medioambiente.

Artículo 9. Arribada forzosa.

1. Con independencia de lo dispuesto en los artículos 186 y 187, en caso de arribada forzosa, el armador, capitán o consignatario deberá comunicar sus causas a la Administración Marítima, la cual verificará los motivos que la justifiquen y señalará las formalidades y requisitos especiales que, en su caso, deban cumplirse para tales supuestos.

2. La Administración Marítima podrá imponer requisitos y condiciones para la entrada en los puertos o lugares de refugio a los buques potencialmente contaminantes a fin de garantizar la seguridad de las personas, del tráfico marítimo, del medio ambiente y de los bienes.

3. Reglamentariamente se regularán los criterios, casos, procedimientos y demás extremos necesarios para desarrollar lo previsto en este artículo.

Artículo 10. Régimen general de visita y de estadía.

1. El régimen de visita y de estadía de los buques en los puertos y terminales de carga y descarga de mercancías y equipajes, y de embarque y desembarque de pasajeros y vehículos se regirá por lo previsto en la legislación portuaria y en lo no previsto en la misma por lo regulado en esta ley y en las demás leyes y reglamentos aplicables.

2. Todo buque extranjero deberá tener un consignatario en los puertos nacionales, con la excepción de las embarcaciones de recreo, que podrán ser directamente representadas por su propietario o capitán. La misma obligación de consignación podrá ser reglamentariamente establecida para los buques nacionales.

Artículo 11. Polizones.

1. El capitán de cualquier buque que se dirija a puerto español deberá informar a la Administración Marítima con la antelación suficiente de la presencia de polizones a bordo. Igualmente deberá adoptar las medidas oportunas para mantenerlos a bordo en condiciones dignas hasta su llegada a puerto y, en el caso de que ello proceda conforme a la normativa en materia de extranjería e inmigración, entrega a las autoridades competentes.

2. En caso, bien de desembarco de los polizones por ser su situación en el buque inhumana o degradante, o por precisar asistencia médica o humanitaria, bien de repatriación de los mismos por parte de las autoridades competentes, el armador y el consignatario del buque que los hubiera transportado vendrán solidariamente obligados a satisfacer el coste de su manutención, alojamiento, asistencia jurídica y de intérprete, y repatriación por parte de las autoridades competentes. Para garantizar el cumplimiento de esta obligación, la Administración Marítima podrá ordenar la prestación de garantía suficiente so pena de retención del buque en puerto.

3. Lo dispuesto en este artículo se entiende sin perjuicio de las responsabilidades penales o administrativas en que pudieran incurrir los capitanes u otros miembros de la dotación cuando existiera connivencia en el embarque de polizones o cuando no se hubieran adoptado las medidas referidas en el apartado 1.

CAPÍTULO III Del régimen general de navegación marítima

Artículo 19. Régimen general de la navegación en los espacios marítimos españoles.

La navegación por los espacios marítimos españoles bien sea para atravesarlos en paso lateral o bien para entrar o salir de los puertos o terminales del litoral nacional se ajustará a las previsiones de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, firmada en Montego Bay el 10 de diciembre de 1982, respetando en todo caso las restricciones y requisitos establecidos en la presente ley y lo que proceda conforme a la legislación sobre seguridad, defensa, aduanas, sanidad, extranjería e inmigración.

Artículo 20. Excepciones al régimen general de la navegación en los espacios marítimos españoles.

1. La Administración Marítima podrá condicionar, restringir o prohibir, por razones de seguridad y protección marítima, la navegación en ciertos lugares de los espacios marítimos españoles, en particular en los casos de ejercicios y operaciones navales de las Fuerzas Armadas o siempre que el paso de los buques extranjeros por el mar territorial no sea inocente.

Las medidas previstas en el párrafo anterior se podrán adoptar también por razones de conservación de la biodiversidad marina o del patrimonio cultural subacuático, cuando las autoridades competentes así lo hayan requerido en aplicación de la legislación vigente, con sujeción a los procedimientos contenidos en los convenios internacionales.

2. Dichas medidas podrán ser asimismo adoptadas por los Ministerios competentes, sin discriminación de pabellón y respecto a determinadas categorías de buques, cuando ello sea necesario para prevenir la realización de actividades ilícitas o el ejercicio de cualquier tráfico prohibido.

3. Reglamentariamente podrán establecerse, asimismo, limitaciones o restricciones a las actividades subacuáticas por razones de conservación de la biodiversidad marina o del patrimonio cultural subacuático para la prevención de la realización de actividades ilícitas.

Artículo 21. Detención y fondeo.

1. El derecho a navegar no incluirá el de detenerse o fondear fuera de las zonas de servicio de los puertos, salvo caso de fuerza mayor, autorización expresa de la Administración Marítima o cuando se trate de buques y embarcaciones dedicadas exclusivamente al recreo que se detengan con tal finalidad en calas o lugares de baño, siempre que no estén balizados y no pongan en peligro la seguridad de la vida humana en la mar o de la navegación.

2. Los buques obligados a detenerse o fondear en caso de peligro o fuerza mayor deberán comunicar dichas circunstancias, inmediatamente y por cualquier medio, a la Administración Marítima más próxima.

Artículo 29. Avisos de los capitanes.

1. Los capitanes de los buques están obligados a informar a la Administración Marítima de los fallos o deficiencias que adviertan en las señales marítimas y en otras ayudas a la navegación así como a dar aviso de los hielos o derrelictos que avisten en su viaje y puedan suponer un peligro inmediato para la navegación.

2. Los capitanes deberán también dar aviso en el supuesto en que se encuentren con temporales extraordinarios y cualesquiera otras causas que supongan un peligro para la navegación.

Artículo 30. Sistemas de organización y sistemas de tráfico marítimo.

1. En interés de la seguridad de la navegación y de conformidad con las normas internacionales aplicables, el Gobierno establecerá el procedimiento, según el cual se designarán, reemplazarán o suprimirán, en los espacios marítimos españoles, los sistemas de organización del tráfico marítimo y de notificación obligatoria para buques y los sistemas de tráfico marítimo.

2. Dichos sistemas serán de utilización obligatoria para todos los buques una vez que hayan obtenido la aprobación y publicación internacional que, en su caso, resulte necesaria.

3. En cualquier caso, los sistemas de tráfico marítimo sólo podrán ser de empleo obligado cuando estén emplazados en las aguas interiores marítimas o en el mar territorial y, en caso de aprobación por la Organización Marítima Internacional, en la zona económica exclusiva.

Artículo 33. Obligación de notificar actos de contaminación.

1. Los capitanes de los buques nacionales deberán notificar sin demora a la Administración Marítima española y a la autoridad competente del Estado ribereño más próximo, todo evento de contaminación por hidrocarburos o por sustancias nocivas o potencialmente peligrosas de los que tengan conocimiento durante la navegación, de conformidad con los procedimientos que se determinen reglamentariamente.

2. La misma obligación tendrán los capitanes de los buques extranjeros que naveguen por los espacios marítimos españoles.

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

Artículo 1. Objeto.

Este real decreto tiene por objeto:

- a) Establecer los mecanismos para la correcta aplicación del Reglamento (CEE) 3577/1992, del Consejo, de 7 de diciembre, por el que se aplica el principio de libre prestación de servicios a los transportes marítimos dentro de los Estados miembros (cabotaje marítimo).
- b) Determinar las condiciones en que se han de prestar los servicios de línea regular de cabotaje marítimo insular, dentro de las competencias que en materia de transporte marítimo asigna a la Administración General del Estado el artículo 6.1.a), en relación con el artículo 86 de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.
- c) Determinar y regular la prestación de las navegaciones que deben considerarse de interés público, en virtud de lo dispuesto en el artículo 81.2, en relación con el 7. 4 y 6.1.h) de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre.

Artículo 2. Navegación de cabotaje.

1. La navegación de cabotaje con finalidad mercantil, tal como se define en la legislación de la marina mercante, queda reservada a buques mercantes españoles y de los restantes Estados

miembros de la Unión Europea y del Espacio Económico Europeo, de conformidad con lo dispuesto por el artículo 1.1 del Reglamento (CEE) 3577/92 del Consejo de 7 de diciembre.

2. Excepcionalmente y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 257 del texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, cuando no existan buques mercantes aptos y disponibles abanderados en los Estados mencionados en el apartado anterior, se podrá autorizar por la Dirección General de la Marina Mercante la contratación y empleo de buques mercantes abanderados en terceros Estados, por el tiempo que perdure tal circunstancia. También será necesaria la dispensa de bandera para los buques de la Unión Europea o del Espacio Económico Europeo no autorizados a acceder al cabotaje en su propio Estado de bandera.

3. En las líneas regulares de cabotaje sólo se podrá solicitar la dispensa de bandera en los siguientes supuestos:

a) En el caso de varadas reglamentarias de los buques adscritos y por el tiempo que perdure esta circunstancia hasta un máximo de sesenta días, debiendo reincorporarse a la línea el buque varado una vez finalice dicha varada.

b) En el caso de averías, accidentes o causas de fuerza mayor.

c) En el caso de que no exista buque mercante español o, en su caso, de bandera de la Unión Europea o del Espacio Económico Europeo adecuado y disponible en la línea de que se trate y para cada trayecto.

4. Las dispensas se deberán solicitar para cada viaje, incluyendo todas las escalas intermedias, o para cada rotación cuando el puerto origen y el puerto de destino final sea el mismo, y con indicación de:

a) Las características principales del buque que se requiere.

b) El tipo de mercancía transportada.

c) El período de fechas para la carga.

5. La solicitud de dispensa se presentará a través del registro electrónico accesible en la sede electrónica asociada del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

Si la solicitud de dispensa no reúne los requisitos exigidos, se requerirá al interesado para que, en un plazo de diez días, subsane la falta o acompañe los documentos e información preceptivos, con indicación de que, si así no lo hiciera, se le tendrá por desistido de su petición, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 68 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, de Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

Se dará publicidad a la solicitud por un plazo de 48 horas y la dispensa se entenderá concedida si en ese plazo no se ofrece un buque mercante apto y disponible de bandera española o de los restantes Estados indicados en el apartado 1.

6. En caso de cargamentos completos, se considerará como buque apto para el transporte aquel de bandera española o de la Unión Europea o del Espacio Económico Europeo cuya capacidad de transporte para la carga solicitada no sea superior en más de un 20 % al total de la carga indicada por el solicitante para transportar, sea por peso de la mercancía o por su volumen de bodega. La necesidad de medios de carga propios a bordo no será justificación para no

considerar un buque apto cuando las terminales de los puertos de carga y descarga indicados en la solicitud dispongan de medios propios que puedan ser empleados para tal fin.

El período de fechas para la carga indicado en la solicitud no podrá tener una amplitud de más de cuatro días y no se podrá retrasar su efectividad en más de 48 horas; en caso contrario, la solicitud caducará y se deberá presentar una nueva. Las fechas de carga no podrán superar los veinte días desde la solicitud.

Artículo 6. Cabotaje insular.

1. Las líneas regulares de cabotaje marítimo insular, entendiéndose por tal el transporte por mar de pasajeros o de mercancías entre puertos situados en la península y los territorios españoles no peninsulares, así como el de éstos entre sí, todo ello en el ámbito de competencias de la Administración General del Estado, además de los requisitos expresados en los artículos anteriores, deberán cumplir lo siguiente:

- a) Acreditación registral del título de propiedad del buque o póliza, en caso de arrendamiento o fletamento por tiempo.
- b) Los buques abanderados en algún Estado, distinto de España, que sea miembro de la Unión Europea o bien del Espacio Económico Europeo, deberán cumplir, en lo que atañe a la tripulación, lo dispuesto en la Orden del Ministro de Fomento de 22 de julio de 1999, por la que se establecen las condiciones de tripulación para los buques que realicen servicios de cabotaje insular.

Este régimen se aplicará igualmente a los buques abanderados en países terceros.

2. Todo cambio en la titularidad de la empresa que realice cabotaje insular deberá ser notificado inmediatamente a la Dirección General de la Marina Mercante, adjuntando la documentación que acredite el cumplimiento por parte del nuevo titular de los requisitos establecidos al efecto en este real decreto.

Cuando de dicha documentación no se desprenda el mantenimiento de los requisitos exigidos en este artículo y en el 9, se otorgará un plazo de quince días para subsanarlos, advirtiéndose que, si en dicho plazo, no se subsanan correcta y suficientemente los defectos notificados se iniciarán los trámites para la paralización o la no iniciación del servicio, con la imposición de las sanciones a que hubiera lugar.

3. En los supuestos de adscripción de nuevos buques a la línea, o en el de sustitución de unos buques por otros, habrá de aportarse la documentación mencionada en el artículo 3.2 y en el apartado 1.a) de este artículo, y asimismo deberán cumplirse las normas internacionales y comunitarias en materia de seguridad marítima.

4. Toda modificación de los puertos de escala de la línea regular a servir deberá ser notificada a la Dirección General de la Marina Mercante, al menos con quince días de antelación.

Artículo 7. Navegaciones de interés público.

La navegación de línea regular de cabotaje insular que transporte pasaje, vehículos en régimen de pasaje y carga rodada, entre puertos situados en la península y los territorios españoles no peninsulares, para los trayectos que figuran en el artículo 8.1, se declara de interés público, a fin de garantizar la suficiencia de servicios, y podrá hacerse:

- a) Bajo obligaciones de servicio público.

- b) En régimen de contrato administrativo, en función de lo prescrito en los artículos 12 y siguientes.

Artículo 12. Navegaciones de interés público garantizadas por contrato.

1. El Ministerio de Fomento, en el ámbito de las competencias de la Administración General del Estado, y para satisfacer de forma directa o inmediata la finalidad pública que representan las navegaciones de interés público podrá establecer la prestación de servicios marítimos regulares entre la península y los territorios españoles no peninsulares, mediante contrato administrativo especial cuando se acredite que la imposición de obligaciones de servicio público no asegure una oferta adecuada en cantidad y calidad.

2. La celebración de un contrato será compatible con el establecimiento de otras líneas regulares sometidas al régimen regulado en el capítulo I, previo estudio de su impacto sobre el equilibrio económico del contrato vigente.

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

Tema 4.

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

Artículo 3. Competencias y funciones del Instituto Social de la Marina.

1. Corresponde al Instituto Social de la Marina:

a) La gestión, administración y reconocimiento del derecho a las prestaciones del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, así como la inscripción de empresas, afiliación, altas, bajas y variación de datos de los trabajadores adscritos a dicho Régimen Especial en colaboración con la Tesorería General de la Seguridad Social.

c) La gestión de las prestaciones por desempleo de los trabajadores incluidos en el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, según lo establecido en la Disposición adicional tercera del Real Decreto 625/1985, de 2 de abril.

d) La gestión de las prestaciones por cese de actividad de los trabajadores autónomos cuando estos últimos tengan cubiertas las contingencias profesionales con el Instituto Social de la Marina.

e) La asistencia sanitaria de los trabajadores del mar a bordo y en el extranjero utilizando sus propios medios tales como el centro radio médico, los buques sanitarios y de apoyo logístico, los centros asistenciales en el extranjero y otros que puedan implantarse o acordando la evacuación y repatriación de trabajadores enfermos o accidentados, sin perjuicio de las obligaciones que competen a los empresarios de acuerdo con la legislación vigente e incluyendo la concesión de subvenciones para financiar en parte la dotación obligatoria de los botiquines de a bordo.

f) La sanidad marítima, incluyendo la información sanitaria a los trabajadores del mar, la realización de los reconocimientos médicos de embarque marítimo de acuerdo con la normativa española específica y con los convenios de la Organización Internacional del Trabajo ratificados

por España, la inspección y control de los medios sanitarios a bordo, de los botiquines de los que han de ir dotados los buques y cualesquiera otras actuaciones de medicina preventiva y formación sanitaria dirigida a los trabajadores del mar que se le puedan encomendar en un futuro.

g) La formación profesional marítima y sanitaria y la promoción profesional de los trabajadores del mar en activo, mediante la impartición de cursos de las correspondientes especialidades, atendiendo a las necesidades formativas que demande el sector marítimo-pesquero, de acuerdo con las directrices emanadas al respecto por la Organización Internacional del Trabajo y en el marco de los convenios y acuerdos de cooperación internacional suscritos por España.

h) La promoción del bienestar de los trabajadores del mar a bordo y en el extranjero. La asistencia social de los trabajadores del mar y sus beneficiarios en situaciones de abandono, naufragios y otros hechos análogos, y a los trabajadores del mar enrolados en buques extranjeros, tanto en el momento de su contratación como durante la realización de su trabajo y posterior repatriación, dando cumplimiento a los convenios y recomendaciones de la Organización Internacional del Trabajo. Asimismo la gestión y reconocimiento de las prestaciones asistenciales en atención a situaciones especiales derivadas del trabajo en el mar y la dispensa de los servicios que garanticen su asistencia en casos de abandono en puertos nacionales o extranjeros.

IV. «Salvamento y accidentes marítimos»

Tema 5.

TRLPEMM RDL 2/2011: Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima: Naturaleza, denominación y objeto; Objeto de la Sociedad (Libro segundo: Título II: Capítulo III).

CAPÍTULO III Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima

Artículo 267. Naturaleza, denominación y objeto.

1. La Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, es una entidad pública empresarial adscrita al Ministerio de Fomento, dotada de personalidad jurídica, patrimonio propio y plena capacidad de obrar, que desarrolla su actividad conforme al ordenamiento jurídico privado excepto en la formación de la voluntad de sus órganos, en el ejercicio de las potestades administrativas que tenga atribuidas y en los aspectos específicamente regulados en la Ley 6/1997, de 14 de abril, de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado, en este capítulo y en sus estatutos, así como en la legislación general presupuestaria.

2. El Ministro de Fomento:

- a) Fija las directrices de actuación de la Sociedad, aprueba el plan anual de objetivos, efectúa el seguimiento de su actividad y ejerce, sin perjuicio de otras competencias, el control de eficacia de acuerdo con la normativa vigente.
- b) Ejerce, en todo caso, las facultades inherentes a la potestad reglamentaria que exija el funcionamiento de la Sociedad.

Artículo 268. Objeto de la Sociedad.

1. Constituye el objeto de la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima la prestación de los servicios públicos de salvamento de la vida humana en la mar, y de la prevención y lucha contra la contaminación del medio marino, la prestación de los servicios de seguimiento y ayuda al tráfico marítimo, de seguridad marítima y de la navegación, de remolque y asistencia a buques, así como la de aquellos complementarios de los anteriores.

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

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

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

4. En el supuesto de que la Administración marítima encomiende a la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima la adopción de medidas preventivas tendentes a evitar o minimizar la contaminación, así como la realización de operaciones de limpieza una vez producida ésta, o cualquier otro servicio derivado de un accidente o incidente marítimo, la Sociedad estará facultada para, sobre la base de la documentación justificativa correspondiente, reclamar los costes y gastos ocasionados por tales medidas y operaciones directamente de quien los haya ocasionado. Asimismo, podrá ejercer las acciones legales necesarias para reclamar los gastos dimanantes de la ejecución de dichas medidas y operaciones.

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

Tema 6.

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

TÍTULO PRELIMINAR. Naturaleza, funciones y régimen jurídico

Artículo 1. Autoridad Administrativa Independiente para la Investigación Técnica de Accidentes e Incidentes ferroviarios, marítimos y de aviación civil.

1. Se crea la «Autoridad Administrativa Independiente para la Investigación Técnica de Accidentes e Incidentes ferroviarios, marítimos y de aviación civil» (en adelante, la Autoridad) como Autoridad Administrativa Independiente en el ámbito de la Administración General del Estado de las previstas en el artículo 109 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, cuya función es mejorar la seguridad mediante la prevención de futuros accidentes e incidentes mediante la realización de las oportunas investigaciones técnicas a fin de determinar sus causas y establecer las medidas correctivas que resulten pertinentes.

2. La Autoridad está dotada de personalidad jurídica propia y plena capacidad pública y privada, y actúa, en el desarrollo de su actividad y para el cumplimiento de sus fines, con autonomía orgánica y funcional y plena independencia del Gobierno y de las Administraciones Públicas. Asimismo, está sometida al control parlamentario y judicial.

3. La Autoridad se relaciona con el Gobierno a través del ministerio competente en materia de transporte ferroviario, marítimo y aviación civil.

4. La Autoridad se regirá por esta ley, su Estatuto orgánico y el resto de normativa reglamentaria que la desarrolle.

[...]

TÍTULO I. Investigación técnica de accidentes e incidentes

CAPÍTULO I. Disposiciones generales

Artículo 2. Régimen jurídico de la investigación técnica de accidentes e incidentes.

1. La investigación técnica de los accidentes e incidentes en los modos de transporte ferroviario, marítimo y de aviación civil en el ámbito de competencias de la Administración General del Estado se regirá por lo dispuesto en esta ley, en las normas reglamentarias que se dicten en su desarrollo y, supletoriamente, por lo dispuesto en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

2. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado anterior, se aplicará con carácter preferente la normativa internacional o europea que resulte de aplicación directa en España y, en particular:

[...]

b) En el caso de los accidentes e incidentes marítimos, lo dispuesto en el Reglamento (UE) 1286/2011, de la Comisión, de 9 de diciembre de 2011, por el que se adopta, con arreglo al artículo 5, apartado 4, de la Directiva 2009/18/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, una metodología común para la investigación de siniestros e incidentes marítimos.

Asimismo, en las investigaciones de accidentes e incidentes marítimos se cumplirá con lo dispuesto en las partes I y II del Código de normas internacionales y prácticas recomendadas para la investigación de los aspectos de seguridad marítima de siniestros e incidentes marítimos, adoptado por la Organización Marítima Internacional (OMI), mediante la Resolución MSC.255(84), de 16 de mayo de 2008 (en adelante, Código OMI de Investigación de Siniestros), y se tendrán en cuenta las Directrices sobre el trato justo de la gente de mar en caso de accidente marítimo, adoptadas por el Comité Jurídico de la Organización Marítima Internacional (OMI) y el Consejo de Administración de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), mediante la Resolución LEG.3(91), de 27 de abril de 2006.

[...]

3. La Autoridad aprobará procedimientos internos de actuación basados en la normativa señalada anteriormente y cualesquiera otra que, de acuerdo con el ordenamiento jurídico vigente, le resulte de aplicación.

[...]

Artículo 3. Finalidad de la investigación técnica de accidentes e incidentes.

1. La investigación técnica tiene como finalidad el establecimiento de las causas de un accidente o incidente y la formulación, en su caso, de las recomendaciones de seguridad que resulten pertinentes, con el fin último de mejorar la seguridad y prevenir accidentes.
2. La investigación técnica que se lleve a cabo no perseguirá la determinación de responsabilidad ni la atribución de culpabilidad.

CAPÍTULO II. Ámbito de aplicación

Artículo 5. Accidentes e incidentes marítimos.

1. La Autoridad investigará los accidentes marítimos muy graves que:
 - a) Afecten a buques que enarbolan pabellón español, con independencia de la localización del accidente;
 - b) Se produzcan en el mar territorial o las aguas interiores españolas, tal como las define la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del mar (CNUDM o CONVEMAR), con independencia del pabellón que enarbolan los buques que se vean implicados en el siniestro, o
 - c) Afecten a intereses de consideración de España, con independencia de la localización del siniestro y del pabellón que enarbolan los buques que se vean implicados.

Los accidentes que no sean muy graves y los incidentes se podrán investigar, por decisión de la Autoridad, cuando se considere que de dicha investigación pueden derivarse enseñanzas para la mejora de la seguridad.

2. Cuando un buque de pasaje de transbordo rodado o una nave de pasaje de gran velocidad se vean implicados en un accidente o incidente marítimo, y éste ocurra en el mar territorial o aguas interiores españolas, o, cuando éste se produzca en otras aguas, siendo España el último Estado visitado por el buque, se investigará de acuerdo con lo previsto en el artículo 28.4 de esta ley.

3. Así mismo, la Autoridad investigará los accidentes graves que afecten a las instalaciones o infraestructuras utilizadas para operaciones relacionadas con la investigación y explotación de hidrocarburos en el medio marino, previstas en el Real Decreto-ley 16/2017, de 17 de noviembre, por el que se establecen disposiciones de seguridad en la investigación y explotación de hidrocarburos en el medio marino.

4. La Autoridad no investigará:

- a) Los accidentes e incidentes marítimos que solo afecten a buques de Estado que presten con carácter exclusivo servicios de carácter no comercial.

Tampoco aquellos que afecten a buques de guerra y demás adscritos u operados por las Fuerzas Armadas. En caso de que un buque de guerra se viera involucrado en un accidente con buques civiles, la Autoridad actuará conjuntamente con el organismo de la Armada competente para llevar a cabo dicha investigación.

- b) Los accidentes e incidentes ocurridos en aguas interiores no marítimas.
- c) Otros accidentes e incidentes marítimos que se determinen reglamentariamente en relación con los buques carentes de propulsión mecánica, buques de madera y construcción primitiva, yates y naves de recreo que no se utilicen para el comercio, a menos que estén o vayan a estar

tripulados y lleven o vayan a llevar más de doce pasajeros con fines comerciales y buques de pesca con una eslora inferior a quince metros.

5. Por accidentes marítimos, accidentes marítimos muy graves e incidentes marítimos se entenderán, respectivamente, los siniestros marítimos, siniestros marítimos muy graves y sucesos marítimos definidos en el Código OMI de Investigación de Siniestros.

Por accidente grave, en relación con las instalaciones o infraestructuras utilizadas para operaciones relacionadas con la investigación y explotación de hidrocarburos en el medio marino, se entiende el que se define con esta misma denominación en el artículo 2.1) del Real Decreto 1339/2018, de 29 de octubre, por el que se desarrolla el Real Decreto-ley 16/2017, de 17 de noviembre.

CAPÍTULO III. Procedimiento de investigación técnica

Artículo 8. Equipo investigador.

1. Las investigaciones técnicas de seguridad serán realizadas por personal funcionario que ostentará la condición de investigador técnico.

2. Para cada accidente o incidente que se deba investigar se constituirá un equipo dirigido por un investigador o investigadora encargado, e integrado por el personal investigador y el personal administrativo y técnico preciso para el cumplimiento de los fines de la investigación.

3. El investigador o investigadora encargado y el personal investigador actuarán con plena independencia de criterio y no podrán solicitar ni recibir instrucciones de nadie en el ejercicio de sus funciones.

4. El investigador o investigadora encargado y el personal investigador tendrán la condición de autoridad pública. Para obtener toda la información y pruebas pertinentes para la realización de la investigación técnica, previa autorización judicial en aquellos casos en que la misma sea necesaria, gozará, como mínimo, de las siguientes facultades:

[...]

b) En las investigaciones de accidentes o incidentes marítimos:

1.º Gozar de libre acceso a cualquier zona pertinente o al lugar de siniestro, así como a cualquier buque, resto de naufragio o estructura, lo cual incluye carga, equipos u objetos a la deriva.

2.º Garantizar el inventario inmediato de las pruebas y proceder a la búsqueda y retirada controladas de los restos de naufragio, objetos a la deriva u otros componentes y sustancias a efectos de examen o de análisis.

3.º Exigir el examen o análisis de los elementos contemplados en el número anterior y gozar de libre acceso a los resultados obtenidos.

4.º Gozar de libre acceso a cualquier información pertinente y a cualquier dato disponible, incluidos los procedentes de los Registradores de Datos de la Travesía (RDT), en relación con un buque, travesía, carga, tripulante o cualquier otra persona, objeto, condición o circunstancia, así como a copiar y utilizar dicha información.

5.º Gozar de libre acceso a los resultados del examen de los cuerpos de las víctimas, así como a los resultados de las pruebas que se realicen con muestras procedentes de dichos cuerpos.

6.º Exigir y obtener libre acceso a los resultados del examen de las personas implicadas en las operaciones de un buque o de cualquier otra persona pertinente, así como a los resultados de las pruebas que se realicen con muestras procedentes de dichas personas.

7.º Interrogar a los testigos en ausencia de cualquier persona cuyos intereses pudiera considerarse que obstaculizan la investigación de seguridad.

8.º Obtener los expedientes de los reconocimientos y todos los datos pertinentes que obren en poder del Estado del pabellón, los propietarios de buques, las sociedades de clasificación o cualquier otra parte interesada, siempre y cuando las partes en cuestión o sus representantes estén establecidas en España.

9.º Solicitar la asistencia de las autoridades pertinentes de los Estados respectivos y, en particular, de los inspectores del Estado del pabellón y del Estado rector del puerto, del personal del servicio de salvamento marítimo, de los operadores del servicio de tráfico marítimo, de los equipos de búsqueda y salvamento, del personal de practica o de cualquier otro miembro del personal marítimo o portuario.

[...]

5. El personal investigador podrá requerir la colaboración de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, así como de las policías autonómicas y locales, de acuerdo con las competencias de cada cuerpo en cada uno de los territorios, para garantizar el ejercicio de sus funciones.

6. La Autoridad velará por que el personal investigador posea conocimientos y experiencia práctica en las materias propias de sus tareas habituales, garantizándose el fácil acceso a los conocimientos técnicos apropiados en caso necesario.

7. El investigador o investigadora encargado, el personal investigador, la representación acreditada por otro Estado miembro, así como, en su caso, su personal asesor, dispondrán de un documento firmado por el investigador o investigadora encargado en el que consten las facultades que tienen atribuidas.

Artículo 9. Inicio del procedimiento.

1. Cuando se haya producido un accidente o incidente incluido en el ámbito de aplicación de esta ley se deberá notificar a la Autoridad, a través de la Secretaría General, en los términos previstos en este apartado, todo ello sin perjuicio del deber de comunicación o notificación a las autoridades judiciales o a otras autoridades administrativas en virtud de cualquier otra normativa vigente.

[...]

b) Los accidentes o incidentes marítimos serán notificados de inmediato a la Autoridad por las autoridades marítimas, la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR), la autoridad pesquera, las autoridades portuarias, la autoridad de seguridad de las operaciones marinas en materia de hidrocarburos, los responsables de instalaciones marítimas, así como los navieros, propietarios y capitanes de buques, que tengan conocimiento del mismo.

[...]

2. El procedimiento de investigación técnica se iniciará de oficio, mediante acuerdo de la Autoridad, tan pronto ésta tenga conocimiento del accidente o incidente.

En cualquier caso, el inicio del procedimiento no se demorará más de dos meses a contar desde la notificación señalada en el apartado primero, sin perjuicio de que se realicen todas las actuaciones preliminares necesarias para el buen desarrollo de la investigación.

3. Se investigarán todos aquellos accidentes e incidentes cuyos supuestos aparecen recogidos en los artículos 4, 5 y 6 de esta ley, en los términos establecidos en dichos preceptos.

Disposición transitoria única. Funcionamiento de las Comisiones existentes hasta la constitución y funcionamiento efectivo de la Autoridad.

Hasta la constitución de la Autoridad de acuerdo con lo previsto en esta ley, la Comisión de Investigación de Accidentes e Incidentes de Aviación Civil, la Comisión permanente de investigación de accidentes e incidentes marítimos y la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios continuarán desarrollando sus funciones en aplicación de lo establecido en la presente ley.

Su funcionamiento se continuará rigiendo por el Real Decreto 389/1998, de 13 de marzo, el Real Decreto 800/2011, de 10 de junio, y el Real Decreto 623/2014, de 18 de julio, respectivamente, en todo lo que no se oponga, contradiga o resulte incompatible con la presente ley.

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

CAPÍTULO III Procedimiento

Artículo 13. Obligación de notificación y de comunicación de los accidentes e incidentes marítimos.

1. Tendrán la obligación de notificar a la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR) los accidentes e incidentes marítimos a que se refiere el artículo 2, las autoridades portuarias, responsables de instalaciones marítimas, así como los navieros y capitanes de buques, cualquiera que fuera el pabellón que enarbolan, de los que tuvieren conocimiento producidos en o por buques civiles en aguas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.

Sin perjuicio de lo anterior, los navieros y capitanes de buques que enarbolan pabellón español deberán de notificar, con independencia de la localización, el accidente o incidente marítimo sufrido por sus buques.

La obligación de notificación establecida en los párrafos anteriores no sustituye al deber de informar a las autoridades marítimas el acaecimiento de accidentes e incidentes marítimos que pudiera recaer, en virtud de cualquier otra normativa vigente, en los navieros, propietarios y capitanes de buques.

2. Las notificaciones serán remitidas por cualquier medio en el que quede constancia y siempre dentro de las veinticuatro horas siguientes al momento del accidente o incidente, al telefax 91 526 14 40 o a cualquiera de las siguientes direcciones de correo electrónico: cncs@sasemar.es; cncs1@sasemar.es, y abarcará el máximo posible de pormenores disponibles en esos momentos, entre otros:

- a) Nombre del buque y Estado de abanderamiento.

- b) Número OMI.
- c) Naturaleza del accidente o incidente marítimo.
- d) Lugar en que ocurrió.
- e) Fecha y hora en que ocurrió el accidente o incidente marítimo.
- f) Número de personas muertas o gravemente heridas.
- g) Consecuencia del accidente o incidente marítimo para las personas, bienes y medio ambiente.
- h) Identificación de cualquier otro buque involucrado.

3. SASEMAR y en su caso la Dirección General de la Marina Mercante, de inmediato y por vía telemática, comunicará a la Comisión Permanente, todos los accidentes e incidentes marítimos sujetos al ámbito de aplicación de este real decreto de los que tuviese conocimiento, bien directamente o a través de otras Administraciones públicas o como resultado del deber de informar a las autoridades marítimas que recaen, en virtud de la normativa vigente, en los navieros, propietarios y capitanes de buques.

V. «Estatuto jurídico del buque»

Tema 7.

TRLPEMM RDL 2/2011: Registro de Buques y Empresas Navieras; Abanderamiento de buques; (Libro segundo: Título I: Capítulos I). Registro Especial de Buques y Empresas Navieras (Disposición adicional decimosexta).

LIBRO SEGUNDO Marina Mercante

TÍTULO I Explotación Naviera y Régimen de las Navegaciones

CAPÍTULO I Buques y Empresas Navieras

Artículo 251. Registro de Buques y Empresas Navieras.

1. El Registro de Buques y Empresas Navieras es un registro público de carácter administrativo que tiene por objeto la inscripción de:

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

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

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

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

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

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

Artículo 252. Abanderamiento de buques.

1. Los buques debidamente registrados y abanderados en España tendrán a todos los efectos la nacionalidad española.

2. Estarán facultadas para obtener el registro y el abanderamiento de buques civiles las personas físicas o jurídicas residentes o domiciliadas en España u otros Estados pertenecientes al Espacio Económico Europeo siempre que, en este último supuesto, designen un representante en España.

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

Por navegación de recreo o deportiva, se entiende aquella cuyo objeto exclusivo sea el recreo, la práctica del deporte sin propósito lucrativo o la pesca no profesional, por su propietario o por otras personas que puedan llevarla a cabo, mediante arrendamiento, contrato de pasaje, cesión o por cualquier otro título, siempre que en estos casos el buque o embarcación no sea utilizado por más de 12 personas, sin contar con su tripulación.

3. Los buques civiles españoles podrán ser abanderados provisionalmente en el extranjero y los extranjeros en España, en aquellos casos en los que se determine reglamentariamente.

4. Los buques de pabellón español que estén sujetos a inspección por el Estado rector del Puerto, podrán causar baja en el Registro de Buques y Empresas Navieras o, en su caso, en el Registro Especial de Buques y Empresas Navieras, previa instrucción de expediente al efecto, en los supuestos de buques que cuenten con tres detenciones en firme en los últimos treinta y seis meses o que tengan 18 o más años y que cuenten con dos detenciones en firme, asimismo, en los últimos treinta y seis meses.

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

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

Disposición adicional decimosexta. Registro Especial de Buques y Empresas Navieras.

1. Objeto, régimen jurídico y normas de funcionamiento.

- a) Se crea un Registro Especial de Buques y Empresas Navieras, en el que se podrán inscribir los buques y las empresas navieras siempre que reúnan los requisitos previstos en esta disposición adicional.
- b) El Registro Especial de Buques y Empresas Navieras estará situado en el territorio de la Comunidad Autónoma de Canarias.
- c) El Registro Especial de Buques y Empresas Navieras es un Registro público de carácter administrativo, que se regirá por lo establecido en esta disposición adicional y en sus normas de desarrollo.

2. Gestión y administración del Registro.

- a) La gestión y administración del Registro Especial de Buques y Empresas Navieras se realizará a través de dos oficinas de gestión, adscritas al Ministerio de Fomento, una, con sede en Las Palmas de Gran Canaria, y otra, con sede en Santa Cruz de Tenerife, incardinadas en las Capitanías Marítimas de las provincias citadas.
- b) En todo caso, el Ministerio de Fomento tendrá las competencias para conceder la inscripción y la baja en el Registro Especial, para determinar las características de la dotación de los buques, las inspecciones de los mismos y aquellos otros trámites administrativos que habilitan la normal operatividad de los buques.

3. Matrícula, abanderamiento y patente de navegación de los buques.

- a) La inscripción de buques en el Registro Especial, supondrá la baja simultánea, en su caso, en el Registro de Buques y Empresas Navieras.
- b) La patente de navegación de los buques inscritos en el Registro Especial será otorgada por el Ministro de Fomento y expedida por el Director General de la Marina Mercante.
- c) Dicha patente habilitará a los buques para navegar bajo pabellón español y legitimará a los capitanes para el ejercicio de sus funciones a bordo de dichos buques.
- d) A las empresas navieras titulares de buques de pabellón extranjero no se les exigirá la presentación del certificado de baja en el Registro de bandera de procedencia para el abanderamiento provisional en España.

4. Requisitos de inscripción de las empresas navieras y de los buques.

- a) Podrán solicitar su inscripción en el Registro Especial las empresas navieras que tengan en Canarias su centro efectivo de control, o que, teniéndolo en el resto de España o en el extranjero, cuenten con un establecimiento o representación permanente en Canarias, a través del cual vayan a ejercer los derechos y a cumplir las obligaciones atribuidas a las mismas por la legislación vigente.

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

También podrán solicitar su inscripción en el Registro Especial los organismos públicos o la Administración pública que, cumpliendo los requisitos anteriormente establecidos, ostenten la titularidad o la posesión por cualquier título que garantice la disponibilidad sobre la totalidad de los buques civiles a que se refiere la letra b) de este apartado, aportando una certificación del órgano competente que acredite la titularidad o posesión del buque.

- b) Las empresas a que se refiere el número anterior podrán solicitar la inscripción en el Registro Especial de aquellos buques que cumplan los siguientes requisitos:

1.º Tipo de buques: Todo buque civil apto para la navegación con un propósito mercantil, excluidos los dedicados a la pesca, ya estén los buques construidos o en construcción. Se considerarán también inscribibles los buques civiles de titularidad o posesión pública que desempeñen funciones que pudieran tener propósito mercantil si pertenecieran al sector privado.

2.º Tamaño mínimo: 100 GT.

3.º Título de posesión: Las empresas navieras habrán de ser propietarias o arrendatarias financieras de los buques cuya inscripción solicitan; o bien tener la posesión de aquéllos bajo contrato de arrendamiento a casco desnudo u otro título que lleve aparejado el control de la gestión náutica y comercial del buque.

4.º Condiciones de los buques: Los buques procedentes de otros Registros que se pretendan inscribir en el Registro Especial deberán justificar el cumplimiento de las normas de seguridad establecidas por la legislación española y por los convenios internacionales suscritos por España, por lo que podrán ser objeto de una inspección con carácter previo a su inscripción en el Registro Especial, en las condiciones que determine el Ministerio de Fomento.

- c) Con carácter previo a la matriculación de un buque en el Registro Especial, el titular del mismo deberá aportar el justificante que acredite el pago de los tributos de aduanas, en el caso de buques importados sujetos a esta formalidad.

5. Otras reglas de inscripción.

Se podrán inscribir en el Registro Especial los buques de las empresas navieras que cumplan los requisitos del apartado anterior y la normativa comunitaria en materia de ayudas de Estado al transporte marítimo.

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

CAPÍTULO I De los registros

Sección 1.ª De los Registros de Matrícula de los Buques y de las Empresas marítimas

Art. 2.

Para estar amparados por la legislación española, acogidos a los derechos que ésta concede y arbolar la bandera española, los buques, embarcaciones y artefactos navales deberán estar matriculados en uno de los Registros de Matrícula de Buques de las Jefaturas Provinciales de Marina Mercante.

Cada buque, embarcación o artefacto naval sólo podrá estar matriculado en uno de los Registros enunciados en el párrafo anterior.

Art. 3.

Los Registros de Matrícula de Buques, serán públicos y de carácter administrativo. Cada Distrito Marítimo dispondrá de su propio Registro de Matricula. El del Distrito de la Capital de la Provincia Marítima estará a cargo del Jefe provincial de Marina Mercante y los de los demás Distritos de la misma dependerán de la Autoridad marítima local correspondiente.

Art. 4.

1. El Registro de Matrícula se llevará en varios libros foliados denominados «Listas» en los que se registrarán los buques, embarcaciones y artefactos navales atendiendo a su procedencia y actividad, según se expresa:

- a) En la **Lista Primera**, se registrarán las plataformas de extracción de productos del subsuelo marino, los remolcadores de altura, los buques de apoyo y los dedicados al suministro a dichas plataformas que no estén registrados en otra lista.

- b) En la **Lista Segunda**, se registrarán los buques de construcción nacional o importados con arreglo a la legislación vigente que se dediquen al transporte marítimo de pasajeros, de mercancías o de ambos.
- c) En la **Lista Tercera**, se registrarán los buques de construcción nacional o importados con arreglo a la legislación vigente destinados a la captura y extracción con fines comerciales de pescado y de otros recursos marinos vivos.
- d) En la **Lista Cuarta**, se registrarán las embarcaciones auxiliares de pesca, las auxiliares de explotaciones de acuicultura y los artefactos dedicados al cultivo o estabulación de especies marinas.
- e) En la **Lista Quinta**, se registrarán los remolcadores, embarcaciones y artefactos navales dedicados a los servicios de puertos, radas y bahías.
- f) En la **lista sexta** se registrarán los buques de recreo cuya eslora de casco (L_h) sea superior a 24 metros, con un desplazamiento inferior a 3000 GT y capacidad para transportar hasta 12 pasajeros sin contar la tripulación, así como las embarcaciones de recreo cuando unos y otras se exploten con fines lucrativos para el ocio, el deporte o la pesca no profesional.
- g) En la **lista séptima** se registrarán los buques de recreo cuya eslora de casco (L_h) sea superior a 24 metros, con un desplazamiento inferior a 3000 GT y capacidad para transportar hasta 12 pasajeros sin contar la tripulación, así como las embarcaciones de recreo cuyo uso exclusivo sea la práctica del deporte sin propósito lucrativo o la pesca no profesional.
- h) En la **Lista Octava**, se registrarán los buques y embarcaciones pertenecientes a organismos de carácter público tanto de ámbito nacional como autonómico o local.
- i) En la **Lista Novena** o de «Registro Provisional», se anotarán con este carácter los buques, embarcaciones o artefactos navales en construcción desde el momento que ésta se autoriza, exceptuándose las embarcaciones deportivas construidas en serie, con la debida autorización.

2. Cuando los buques, embarcaciones o artefactos de las mencionadas Listas se importen con abanderamiento provisional se registrarán en la respectiva Lista especial complementaria a cada una de ellas.

Tema 8.

Ley 14/2014, de 24 de julio: De la documentación de los buques nacionales (Título II: Capítulo II: Sección 2ª).

CAPÍTULO II Del registro y documentación de los buques

Sección 2.ª De la documentación de los buques nacionales

Artículo 78. Documentación de los buques nacionales.

1. Además de los certificados y documentos relativos a la seguridad de la navegación, a la lucha contra la contaminación marina, a la sanidad exterior, al régimen aduanero y otros que procedan de acuerdo con la legislación nacional y con los convenios internacionales en que España sea parte, todo buque nacional deberá llevar a bordo el Certificado de Matrícula, la Patente de Navegación, el Rol de Despacho y Dotación, el Diario de Navegación, el Cuaderno de Máquinas y, en su caso, el Cuaderno de Bitácora y los Certificados de Seguros, sin perjuicio de las salvedades y especialidades existentes o que puedan establecerse reglamentariamente respecto de los buques de Estado y otras categorías determinadas de embarcaciones.

2. Los documentos a que se refiere el apartado anterior se ajustarán a los modelos que sean aprobados por la Administración Marítima.

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

Artículo 79. Certificado de Matrícula.

El Certificado de Matrícula reflejará de forma literal el contenido del asiento obrante en la correspondiente hoja y deberá ser renovado cada vez que en éste se produzca alguna modificación. El Certificado acredita que el buque está legalmente matriculado en España y deberá exhibirse a petición de las autoridades competentes de la Administración Marítima nacional, de la del Estado ribereño o de la del Estado del puerto.

Artículo 80. Patente de Navegación.

La Patente de Navegación acredita la nacionalidad española del buque y que ha sido autorizado para navegar por los mares enarbolando el pabellón nacional. También legitimará la identidad al capitán o a la persona a la que ha sido conferido el mando del buque.

Artículo 81. Rol de Despacho y Dotación.

1. El Rol de Despacho y Dotación acredita el viaje que está realizando el buque, así como el hecho de que lo ha emprendido previo cumplimiento de todos los requisitos legales y reglamentarios para su despacho.

2. En el Rol se expresarán también la identidad, nacionalidad, puesto a bordo, titulación, certificados de capacitación y fechas de enrolamiento y desenrolamiento de todos los miembros de la dotación, además de las especialidades previstas reglamentariamente en atención a la clase de navegación.

Artículo 82. Diario de Navegación.

Además de las circunstancias establecidas en otras leyes y reglamentos, en el Diario de Navegación se anotarán, por singladuras, todos los acontecimientos relevantes ocurridos. En particular, se tomará nota de los actos del capitán cuando actúe en el ejercicio de funciones públicas.

Artículo 83. Cuaderno de Bitácora.

En los buques en que vayan enrolados dos o más oficiales de puente, deberá llevarse también un libro, denominado Cuaderno de Bitácora, en el que los pilotos de guardia registrarán cuantas vicisitudes náuticas y meteorológicas se produzcan durante la navegación.

Artículo 84. Cuaderno de Máquinas.

En el Cuaderno de Máquinas se anotarán el régimen de marcha, el de mantenimiento, las averías, reparaciones y, en general, cuantas vicisitudes se refieran al funcionamiento de las máquinas y demás elementos e instalaciones de la competencia del departamento de máquinas.

Artículo 85. Forma de llevar los libros.

1. Los Diarios de Navegación y los Cuadernos de Máquinas y de Bitácora deberán llevarse foliados, rubricados y sellados, hoja por hoja, por la autoridad de la Administración Marítima y no deberán contener interlineaciones, raspaduras ni enmiendas. Los asientos deben ser sucesivos y fechados, firmados por el capitán los del Diario de Navegación, por los pilotos los del Cuaderno de Bitácora y por el jefe del servicio de máquinas los del Cuaderno de Máquinas.

2. Reglamentariamente podrá establecerse un régimen de llevanza de los libros mediante soporte informático u otras técnicas de carácter similar.

Artículo 86. Conservación de los libros.

1. Los libros a que se refiere el artículo anterior deberán conservarse durante un año a partir del último asiento practicado, no obstante cualquier cambio de nombre, matrícula, propiedad o pabellón del buque.

2. En los supuestos de cambios de propiedad o de pabellón, los libros serán depositados en las oficinas de la Administración Marítima del último puerto de matrícula.

Artículo 87. Publicidad de los libros.

El capitán deberá expedir copia certificada de los asientos pertinentes del Diario de Navegación a toda persona que alegue un interés legítimo. En caso de negativa, el interesado podrá dirigirse a la Capitanía Marítima en cuyo ámbito se encuentre el buque, o aquella de su matrícula, a fin de que se obligue al capitán o armador a expedir y entregar por su conducto la copia interesada. La Capitanía tramitará esta solicitud salvo que el solicitante carezca patentemente de interés legítimo.

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

Tema 9.

TRLPEMM RDL 2/2011: Dotaciones de los buques (Artículo 253 y Disposición adicional decimosexta).

Artículo 253. Dotaciones de los buques.

1. El número de miembros de la dotación de los buques y sus condiciones de capacitación profesional deben ser las adecuadas para garantizar en todo momento la seguridad de la navegación y del buque, teniendo en cuenta sus características técnicas y de explotación, en los términos que reglamentariamente se establezcan.

2. El capitán y el primer oficial de cubierta de los buques nacionales deberán tener la nacionalidad de un Estado miembro del Espacio Económico Europeo, salvo en los supuestos en que se establezca por la Administración marítima que estos empleos han de ser desempeñados por ciudadanos de nacionalidad española por implicar el ejercicio efectivo de forma habitual de prerrogativas de poder público que no representen una parte muy reducida de sus actividades. El resto de la dotación, en el caso de buques mercantes, deberá ser de nacionalidad española o de algún otro Estado miembro del Espacio Económico Europeo, al menos en su 50 por ciento.

Disposición adicional decimosexta. Registro Especial de Buques y Empresas Navieras.

6. Dotaciones de los buques.

La dotación de los buques inscritos en el Registro Especial deberá reunir las siguientes características:

a) Nacionalidad: El capitán y el primer oficial de los buques deberán tener, en todo caso, la nacionalidad de un Estado miembro de la Unión Europea o del Espacio Económico Europeo, salvo en los supuestos en que se establezca, por la Administración marítima, que estos empleos han de ser desempeñados por ciudadanos de nacionalidad española por implicar el ejercicio efectivo de forma habitual de prerrogativas de poder público que no representen una parte muy reducida de sus actividades.

El resto de la dotación deberá ser de nacionalidad española o de algún otro Estado miembro de la Unión Europea o del Espacio Económico Europeo al menos, en su 50 por ciento.

No obstante lo anterior, cuando no haya disponibilidad de tripulantes de nacionalidad española o de algún otro Estado miembro de la Unión Europea o del Espacio Económico Europeo, cuando medien razones de viabilidad económica del servicio de transporte, o por cualquier otra causa que pudiera tener una incidencia fundamental en la existencia del servicio, el Ministerio de Fomento podrá autorizar a las Empresas solicitantes el empleo de tripulantes no nacionales de los Estados miembros de la Unión Europea o del Espacio Económico Europeo en proporción superior a la expresada anteriormente, siempre que quede garantizada la seguridad del buque y la navegación, teniendo en cuenta las formalidades establecidas en la normativa española vigente en materia de extranjería e inmigración.

b) Composición mínima: A instancia de la empresa naviera, que en todo caso deberá acompañar la solicitud de inscripción del buque en el Registro, el Ministerio de Fomento fijará, antes de que se formalice la matrícula del buque en el mencionado Registro, la tripulación mínima del mismo, en función del tipo del buque, de su grado de automatización y del tráfico a que esté destinado, ajustándose al mínimo compatible con la seguridad del buque y de la navegación y a los compromisos internacionales asumidos por España.

A estos efectos se determinarán las homologaciones profesionales precisas para cubrir los puestos que requieran una especial cualificación técnica y se tendrá en cuenta la posible polivalencia funcional de las tripulaciones derivadas de una adecuada cualificación de las mismas.

7. Normativa laboral y de Seguridad Social aplicable a los trabajadores no nacionales.

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

8. Normativa aplicable en materia de jornada laboral y descansos.

En materia de jornada laboral y descansos, los buques inscritos en el Registro Especial se regirán por lo dispuesto en la Ley del Estatuto de los Trabajadores, texto refundido aprobado por Real Decreto Legislativo 1/1995, de 24 de marzo, y en la normativa sectorial específica, constituida por el Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo, o la norma que lo sustituya, con excepción de lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 35 del Estatuto de los Trabajadores, que no será de aplicación.

TÍTULO III De los sujetos de la navegación

CAPÍTULO III De la dotación

Artículo 156. Concepto de dotación.

1. La dotación comprende el conjunto de personas empleadas a bordo de un buque en cualquiera de sus departamentos o servicios, ya sea contratada directamente por el armador o por terceros.
2. La dotación no incluye aquellas personas cuyo trabajo no forma parte de la actividad cotidiana del buque y cuyo lugar de trabajo principal no se encuentra en el mismo.

Artículo 157. Ámbito de aplicación.

1. Las disposiciones de este capítulo se aplicarán a los miembros de las dotaciones que presten sus servicios en buques nacionales destinados a la navegación marítima con una finalidad empresarial.
2. Las disposiciones de este capítulo serán de aplicación, en la forma que se determine reglamentariamente, en buques destinados a otras actividades, así como en embarcaciones o artefactos navales, en la medida que sean conformes con la naturaleza de la actividad, sin perjuicio de las salvedades y especialidades existentes respecto de los afectos al servicio de la seguridad pública o de la vigilancia y represión de actividades ilícitas.

Artículo 158. Inscripción y documentación.

1. Ningún español puede formar parte de la dotación de los buques y embarcaciones mercantes españoles si no ha obtenido el Documento de Identidad del Marino (DIM) o la Libreta Marítima, salvo casos de urgencia debidamente justificados.

En lo que concierne a los extranjeros, para su embarque estarán en posesión del documento nacional de identidad del marino que le debe extender el país de su nacionalidad o embarcarán con un permiso especial que le otorgue el capitán del buque.

2. Reglamentariamente se regularán las condiciones para la inscripción y emisión de la Libreta Marítima, así como la forma y contenido de dichos actos y documentos.

Artículo 159. Embarque y desembarque.

1. El embarque o desembarque del personal de los buques nacionales deberá ser efectuado con intervención de la Administración Marítima, efectuándose por el capitán del buque en los puertos extranjeros, quienes procederán a practicar las diligencias de enrolamiento y desenrolamiento en el Rol de Despacho y Dotación y en las Libretas Marítimas.
2. Lo previsto en el apartado anterior se entiende sin perjuicio de los supuestos de autodespacho, que se prevean reglamentariamente, de conformidad con lo establecido en el artículo 18.

Artículo 160. Clasificación del personal de a bordo.

Sin perjuicio de lo que dispongan las ordenanzas laborales o los laudos que las sustituyan, las categorías básicas del personal marítimo son las siguientes: a) Capitán; b) Oficiales; c) Subalternos. Las personas que integren dichas categorías deberán estar en posesión de las titulaciones profesionales o certificados de especialidad correspondientes para poder ejercer como miembros de la dotación de buques mercantes, según lo que reglamentariamente se determine.

Artículo 161. Dotaciones mínimas de seguridad.

1. El número de miembros de la dotación de los buques y sus condiciones de aptitud y capacitación profesional deberán ser las adecuadas para garantizar en todo momento la seguridad del buque y de la navegación, así como la protección del medio marino.
2. La Administración Marítima establecerá para cada buque nacional la dotación mínima de seguridad atendiendo a sus circunstancias técnicas, de navegación y de tráfico, así como al régimen y organización del trabajo a bordo.
3. La Administración Marítima expedirá un «Certificado de Dotación Mínima de Seguridad», que deberá llevarse a bordo y exhibirse ante las autoridades del Estado del puerto que visiten el buque y que así lo soliciten.

Artículo 162. Nacionalidad de las dotaciones.

El capitán y el primer oficial de cubierta de los buques nacionales deberán tener la nacionalidad de un Estado miembro del Espacio Económico Europeo, salvo en los supuestos en que se establezca por la Administración Marítima que estos empleos han de ser desempeñados por ciudadanos de nacionalidad española por implicar el ejercicio efectivo de forma habitual de prerrogativas de poder público que no representen una parte muy reducida de sus actividades. A estos efectos, los nacionales de terceros Estados que sean familiares de un ciudadano de la Unión Europea o de un nacional de un Estado miembro del Espacio Económico Europeo se asimilarán a éstos, siempre que cumplan con los requisitos que se establezcan reglamentariamente.

El resto de la dotación en el caso de buques mercantes deberá ser de nacionalidad española o de algún otro Estado miembro del Espacio Económico Europeo, al menos en un 50%.

Tema 10.

Ley 14/2014, de 24 de julio: Del capitán (Título III: Capítulo III: Sección 2.ª).

TÍTULO III De los sujetos de la navegación

CAPÍTULO III De la dotación

Sección 2.ª Del capitán

Artículo 171. Concepto, designación y caracteres.

Desde que sea designado como tal, el capitán ostenta el mando y la dirección del buque, así como la jefatura de su dotación y representa a bordo la autoridad pública.

Artículo 172. Nombramiento y cese.

Dada la especial relación de confianza, el nombramiento y cese del capitán en su cargo corresponde al armador, sin perjuicio de las indemnizaciones que procedan de acuerdo con la legislación laboral.

Artículo 173. Requisitos y sustitución en el cargo.

1. Los capitanes habrán de poseer el título profesional que acredite su pericia, capacidad y condiciones necesarias para mandar y dirigir el buque, según establezcan las leyes o reglamentos específicos.
2. En caso de muerte, ausencia, enfermedad u otro impedimento sobrevenido al capitán durante la navegación, asumirá el mando del buque el oficial de cubierta de mayor jerarquía, quien, a su

vez, será reemplazado por los oficiales del mismo departamento que le sigan en categoría. En última instancia, el mando del buque será asumido por los oficiales pertenecientes al departamento de máquinas, consecutivamente según su jerarquía.

Artículo 174. Deber de obediencia a los buques de Estado.

1. Salvo casos de fuerza mayor debidamente justificados, los capitanes de los buques nacionales deberán obedecer toda orden o instrucción impartida por un buque de Estado español.
2. Dicho deber subsistirá incluso cuando los buques no se encuentren en los espacios marítimos españoles, sin menoscabo de las facultades que, según el Derecho internacional, corresponden al Estado ribereño o al Estado del puerto.

Artículo 175. Ausencia de autoridades competentes en el extranjero.

En todos los casos en que, con arreglo a lo dispuesto en esta ley, el capitán deba realizar una actuación ante un cónsul de España y no lo haya en el lugar, la efectuará ante la autoridad local y, de no ser posible, ante un notario o fedatario público, con independencia de su ratificación ante el primer cónsul español que encuentre en el curso de sus siguientes escalas.

Artículo 176. Condición de autoridad pública.

1. El capitán tendrá a bordo la condición de autoridad pública y deberá cumplir y hacer cumplir toda obligación que legal o reglamentariamente se le imponga en razón del cargo, en especial la de mantener el orden y la seguridad a bordo.
2. A tal efecto, el capitán podrá adoptar cuantas medidas de policía estime necesarias para mantener el orden en el buque, así como para garantizar la seguridad de cuantos se encuentren a bordo. Los miembros de la dotación y demás personas embarcadas deberán acatar las órdenes del capitán, sin perjuicio de su derecho a efectuar las reclamaciones que estimen pertinentes ante la autoridad administrativa o judicial competente una vez llegado el buque a puerto.

Artículo 177. Obligación de consignar los hechos producidos.

1. Los capitanes de los buques vendrán obligados a consignar en el Diario de Navegación los hechos cometidos por personas que se encuentren a bordo durante la navegación y que, a su juicio, pudieran ser constitutivos de infracción penal o administrativa.
2. El asiento será suscrito por el capitán y por el interesado o, en caso de negarse éste, por dos testigos.
3. Al llegar a puerto deberá entregar copia compulsada de lo consignado en el Diario de Navegación y, en su caso, de las demás pruebas y documentos, a la Capitanía Marítima si se trata de puerto nacional o a la autoridad consular o diplomática española si se trata de puerto extranjero.

Artículo 178. Actas de registro civil.

1. Al capitán corresponde ejercer a bordo los mismos deberes y facultades que un encargado del Registro Civil respecto de los hechos y actos inscribibles que ocurran durante un viaje marítimo y que afecten al estado civil de las personas embarcadas.
2. Las actas de los nacimientos o defunciones que ocurran a bordo durante la navegación, así como las de los matrimonios celebrados en peligro de muerte, serán extendidas por el capitán en el Diario de Navegación ajustando su contenido a lo dispuesto en la Ley de Registro Civil.

3. En caso de desaparición de personas durante la navegación, instruirá la información sumaria pertinente, consignando en el Diario de Navegación las circunstancias principales de la desaparición y las medidas de búsqueda y salvamento adoptadas.

Artículo 179. Testamentos y fallecimiento durante la navegación.

1. El capitán autorizará el testamento marítimo y recibirá el testamento cerrado en los casos y con las formalidades dispuestas sobre esta materia en el Código Civil, dejando constancia de ello en el Diario de Navegación. También hará constar en el mismo libro la entrega del testamento ológrafo.

2. Cuando fallezca a bordo una persona y a falta de médico enrolado, corresponderá al capitán la extensión del certificado de defunción, pero no podrá hacerlo antes de que hayan transcurrido veinticuatro horas a partir del momento en que, a su buen juicio, hayan aparecido señales inequívocas de muerte. En todo caso el capitán levantará el inventario de sus papeles y pertenencias, con asistencia de dos oficiales del buque y dos testigos, que serán preferentemente pasajeros.

Artículo 180. Destino de los cadáveres.

1. Si, una vez extendido el certificado de defunción, el buque no hubiere llegado a puerto, el capitán procederá a su conservación, adoptando para ello las medidas que exijan las circunstancias. Una vez llegado al primer puerto español lo pondrá a disposición de las autoridades de sanidad exterior que, con la colaboración de la Administración Marítima, adoptarán las medidas pertinentes. Con igual fin, el cadáver se pondrá a disposición de la Administración Marítima correspondiente, dándose comunicación al cónsul español, en caso de atracar en puerto extranjero.

2. No obstante, si no se pudiera garantizar la adecuada conservación a bordo, el capitán podrá disponer el lanzamiento al mar del cadáver.

3. Del lanzamiento del cadáver se dejará constancia en el Diario de Navegación, expresándose la fecha, hora y situación geográfica, el hecho de haber sido amortajado y lastrado al uso marino y la presencia de, al menos, dos testigos, que se identificarán y firmarán en el Diario.

Artículo 181. Entrega de bienes y de documentación.

1. Los bienes inventariados y el respectivo inventario, así como la copia autenticada de las actas de nacimiento, defunción, matrimonio o desaparición de personas y los testamentos otorgados o recibidos a bordo deben ser entregados por el capitán a la Administración Marítima o autoridad consular, según corresponda, del primer puerto, dejando constancia de las circunstancias de la entrega en el Diario de Navegación.

2. Los asientos que, sobre estas materias, haga el capitán en el Diario de Navegación en calidad de autoridad pública, tienen el valor de documento público.

Artículo 182. Obligaciones técnicas del capitán.

1. El capitán ostenta la dirección técnica de la navegación del buque, asumiendo su gobierno efectivo cuando lo juzgue oportuno y, en particular, en los supuestos previstos en el apartado siguiente, siéndole de aplicación en cuanto a su responsabilidad y autoridad las disposiciones previstas en las normas internacionales de gestión de la seguridad operacional del buque y la prevención de la contaminación.

2. El capitán acudirá al puente y asumirá directamente el gobierno del buque en las recaladas, maniobras de llegada y salida de puerto y, en general, en todas aquellas circunstancias en que

resulte notablemente incrementado el riesgo de la navegación, sin perjuicio de los descansos necesarios para el mantenimiento de sus aptitudes físicas.

3. En el ejercicio de sus funciones técnicas, el capitán deberá actuar en todo momento con la diligencia exigible a un marino competente.

Artículo 183. Peligro, abandono del buque y salvamento.

1. En caso de mal tiempo o de riesgo de naufragio, el capitán adoptará cuantas medidas crea necesarias para procurar la seguridad del buque y la salvación de las personas y de los bienes, buscando resguardo, efectuando arribada forzosa o recurriendo sin demora a la solicitud de salvamento, pudiendo contratarlo si fuere necesario.

2. El capitán no abandonará el buque en peligro sino después de haber perdido la esperanza de salvarlo y una vez adoptadas las medidas oportunas para salvar las personas, los bienes y los documentos oficiales que se encuentren a bordo.

3. El capitán está obligado a acudir en auxilio de las vidas humanas que se encuentren en peligro en el mar, siempre que pueda hacerlo sin grave peligro para el buque, su dotación o sus pasajeros, y dejando en todo caso constancia de lo actuado en el Diario de Navegación.

Artículo 184. Primacía del criterio profesional.

1. Ni el armador, ni el fletador ni cualquier otra persona con interés en el buque o en su carga pondrán impedimentos o restricciones al capitán del buque para que adopte o ejecute cualquier decisión que, según su juicio profesional, sea necesaria para la seguridad de la vida humana en el mar y la protección del medio marino.

2. Los armadores no podrán despedir al capitán ni adoptar contra él otras medidas de naturaleza sancionadora por el hecho de haberse visto obligado a apartarse de sus instrucciones ante la necesidad de obrar del modo más adecuado para la salvaguardia de la seguridad, conforme al criterio profesional propio de un marino competente.

Artículo 185. Poder de representación del armador.

1. El capitán ostenta la representación del armador para contraer por cuenta de éste cuantas obligaciones se refieran a las necesidades ordinarias del buque.

2. El armador quedará obligado al cumplimiento de tales obligaciones sin que quepa alegar abuso de confianza o transgresión de las facultades conferidas.

3. Queda a salvo la responsabilidad que incumba al capitán frente al armador por los actos y contratos realizados contraviniendo las legítimas y expresas instrucciones impartidas por éste.

4. El capitán estará activa y pasivamente legitimado para comparecer como representante del armador en todos los procedimientos judiciales o administrativos concernientes al buque de su mando.

Artículo 186. Obligación de comunicar accidentes.

1. Los capitanes de los buques nacionales deberán comunicar, de inmediato y por el medio más rápido posible, a la Capitanía Marítima o autoridad consular más cercana, todo accidente de navegación ocurrido al buque o causado por él, todo episodio de contaminación producido u observado y cualquier otra novedad extraordinaria y de importancia que afecte a la seguridad de la navegación o del medio ambiente marino.

2. Asimismo, el capitán deberá presentarse dentro de las veinticuatro horas hábiles siguientes a su llegada a puerto nacional ante la Administración Marítima, o ante el cónsul si es puerto extranjero, para realizar una declaración sobre los hechos a los que se refiere el apartado anterior, con transcripción de la parte pertinente del Diario de Navegación.

Artículo 187. Protesta de mar.

1. El capitán podrá levantar una protesta de mar cuando hayan ocurrido hechos de los que pudiera deducirse su responsabilidad. A tal efecto, redactará un acta recogiendo los hechos ocurridos tal como estén anotados en el Diario de Navegación, añadiendo los comentarios que estime oportunos.

2. El acta de protesta se conservará junto con el Diario, y de ella se entregará inexcusablemente copia compulsada a todos los interesados en los hechos ocurridos conforme se dispone en el artículo 87.

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

CAPÍTULO VI Obligaciones de los navieros y de los marinos

Artículo 79. Ámbito de aplicación.

Este capítulo es aplicable a los buques mercantes españoles y, cuando sea compatible con los convenios internacionales, a los buques de pabellón extranjero.

Artículo 80. Obligaciones del naviero y del capitán.

1. El naviero y el capitán serán responsables de asegurar que:

a) Cada miembro de la dotación poseen los títulos de competencia y los certificados de suficiencia u otros certificados preceptivos según sus funciones, nivel de responsabilidad, clase de buque y navegaciones a las que se dedique.

b) La dotación cumple las prescripciones sobre dotación mínima de seguridad.

c) Los títulos exigidos estarán disponibles en su formato original, papel o electrónico, a bordo del buque en el que preste servicio el titular; sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 68.3, sobre el documento justificativo de solicitud del reconocimiento de un título de competencia. Su autenticidad y validez podrán comprobarse mediante el procedimiento establecido en el artículo 73.3.

d) El Documento de Identidad del Marino, la Libreta de Navegación Marítima y el certificado médico de aptitud física de cada uno de los miembros de la dotación están disponibles en su formato original, papel o electrónico, a bordo del buque en el que preste servicio el titular.

e) Todo miembro de la dotación está familiarizado con sus funciones específicas y con los dispositivos, instalaciones, equipos, procedimientos y características del buque que sean pertinentes para desempeñar tales funciones en situaciones normales y de emergencia.

f) La dotación puede coordinar sus actividades de manera eficaz en una situación de emergencia y desempeñar funciones que sean vitales para la seguridad o para prevenir o reducir la contaminación.

g) La dotación ha recibido la formación adecuada de repaso y actualización según lo prescrito en el Convenio STCW.

h) A bordo la comunicación oral es siempre eficaz, según lo previsto en el capítulo V del Convenio SOLAS.

i) Se otorga pleno efecto a las obligaciones impuestas en este capítulo y se adopta cualquiera otra medida necesaria para lograr que todos los miembros de la dotación contribuyan de manera informada, coordinada y eficaz al buen funcionamiento del buque.

j) Al objeto de mantener la aptitud para el servicio y prevenir la fatiga, se asigna a toda persona a la que se le haya encomendado tareas como oficial encargado de una guardia o como marinero que forme parte de la misma, o como miembros de la dotación con determinados cometidos de seguridad, protección y prevención de la contaminación, un periodo de descanso según lo previsto en el capítulo II, sección 4.^a, sobre transportes y trabajo en el mar, del Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo.

2. El naviero deberá conservar los expedientes, fácilmente disponibles, que incluyan información relativa a la titulación, competencia, experiencia y aptitud física de todos los marinos que presten servicio a bordo de sus buques.

Artículo 81. Instrucciones escritas sobre familiarización a bordo.

1. El naviero dará instrucciones por escrito al capitán, al objeto de garantizar que todo miembro de la dotación se familiarice con sus funciones específicas y con los equipos, procedimientos y operaciones del buque teniendo en cuenta las orientaciones dadas en la sección B-I/14 del Código STCW. Tales instrucciones incluirán la asignación de un plazo prudencial, para que todo marino, desde el momento de su enrole o de su cambio de cargo a bordo, pueda familiarizarse con:

a) El equipo concreto que va a utilizar o a hacer funcionar.

b) Los procedimientos y medios concretos que, en cuanto a guardias, seguridad, prevención de la contaminación, protección y emergencias, deba conocer para el adecuado desempeño de los cometidos que le correspondan.

c) Las actuaciones relacionadas en el artículo 87.3. La familiarización con estas actuaciones y con las funciones que correspondan al tripulante en caso de emergencia se impartirá antes de hacerse a la mar.

2. A bordo existirá una política relativa al uso indebido de alcohol y drogas, que el naviero redactará claramente por escrito de conformidad con las disposiciones de la sección A-VIII/1 y teniendo en cuenta las orientaciones de la sección B-VIII/1, ambas secciones del Código STCW, y que incluya como mínimo la prohibición del consumo de alcohol en las cuatro horas anteriores a prestar servicio.

3. En los buques españoles certificados conforme al capítulo IX del Convenio SOLAS, estas instrucciones formarán parte del sistema de gestión de la seguridad y la prevención de la contaminación implantado a bordo.

Artículo 86. Obligaciones de los miembros de la dotación.

1. Todo miembro de la dotación está obligado a informar al capitán o al oficial de quien dependa sobre cualquier dificultad que impida u obstaculice el correcto desempeño de sus cometidos.

2. Una vez haya recibido la familiarización a la que se refieren los artículos 81, 82 y 83, según corresponda, cada miembro de la dotación será responsable del cumplimiento de sus funciones y obligaciones generales y específicas.

3. Todo miembro de la dotación respetará el límite de 0,05 % de nivel de alcohol en sangre, o 0,25 mg/l de alcohol en aliento, o una cantidad de alcohol que lleve a dicha concentración desde cuatro horas antes al inicio del desempeño de sus funciones, cualesquiera que éstas sean, hasta su finalización. La superación de este límite determinará que el miembro de la dotación se encuentra en estado de ebriedad a los efectos de la aplicación del régimen sancionador.

Artículo 87. Condiciones para el ejercicio profesional a bordo de los buques.

1. El ejercicio profesional como capitán o como oficial que desempeñe o pueda desempeñar funciones con nivel de responsabilidad de gestión u operacional, o funciones del departamento de radioelectrónica y radiocomunicaciones, requiere estar en posesión de la correspondiente tarjeta profesional en vigor.

2. Todo miembro de la dotación deberá estar en posesión de:

a) El Documento de Identidad del Marino expedido por el Estado de su nacionalidad. Los marinos extranjeros podrán embarcar con un permiso especial que le otorgue el capitán del buque, conforme a lo dispuesto en el artículo 158.1 de la Ley 14/2014, de 24 de julio.

b) La Libreta de Navegación Marítima.

c) El certificado médico de aptitud física expedido conforme al artículo 9.2.c).

d) El certificado de suficiencia de formación básica en seguridad y de los demás certificados de suficiencia que sean preceptivos, según el tipo de buque o la función realizada a bordo, conforme a lo determinado en los capítulos II, III, IV, V y VI del anexo al Convenio STCW, en otros instrumentos internacionales, en este real decreto y en lo determinado mediante orden ministerial de desarrollo de este.

3. Todos los miembros de la dotación recibirán, conforme a lo dispuesto en el artículo 81, instrucciones que les permitan saber cómo actuar en los siguientes supuestos:

a) Comunicarse con otras personas a bordo en lo que respecta a cuestiones elementales de seguridad y entender los símbolos, signos y las señales de alarma que se refieren a la seguridad.

b) Actuación en casos de:

- Caída de una persona al mar.
- Detección de humo o fuego.
- Alarmas de incendio, hombre al agua, general de emergencia y abandono del buque.

c) Identificación de vías de evacuación y puestos de reunión y de embarco.

d) Localización y colocación de los chalecos salvavidas.

e) Activación de la alarma de incendios y empleo de extintores portátiles de incendios.

f) Adopción inmediatamente de medidas al encontrarse con un accidente u otra emergencia de tipo médico, antes de pedir asistencia médica a bordo.

g) Cierre y apertura de las puertas contra incendios, estancas y estancas a la intemperie, distintas de las aberturas del casco.

Estas instrucciones serán asimismo impartidas a las personas ajenas a la tripulación y al pasaje, que hayan cumplido 16 años, no más tarde de las veinticuatro horas siguientes a su embarque. A cada persona ajena a la tripulación y al pasaje menor de esa edad le será asignado, bien un miembro de la dotación o bien otra persona, mayor de edad, ajena a la tripulación y al pasaje que cuide de ella durante las situaciones de emergencia. De no efectuarse tal asignación, toda persona ajena a la tripulación y al pasaje menor de 16 años será considerada un pasajero a los efectos de alojamiento y de atención durante las situaciones de emergencia. Todos estos hechos se consignarán en el Cuaderno de Bitácora y en el Diario de Navegación.

4. Todo miembro de la dotación de un buque español deberá ser capaz de comunicarse eficazmente en el idioma de trabajo a bordo.

Artículo 88. Idioma de trabajo en los buques.

1. El idioma de trabajo en los buques españoles es el español. No obstante, podrá declararse el inglés como idioma de trabajo, a los efectos del capítulo V del Convenio SOLAS. Cuando el idioma de trabajo sea el inglés, todos los planes, documentos y listas de comprobación que deban cumplimentarse incluirán traducciones a este idioma.

2. Compete exclusivamente al capitán, en su condición de autoridad pública, declarar, a propuesta del naviero y tras considerar el cumplimiento del criterio establecido en el artículo 87.4, el idioma de trabajo. Esta declaración será consignada en el Cuaderno de Bitácora, en el Cuaderno de Máquinas y en el Diario de Navegación. Cuando se produzca la sustitución del capitán, quien lo releve en el mando ratificará dicha declaración, si lo considera oportuno, mediante el correspondiente asiento en el Diario.

3. En todo caso se redactarán en español el Diario de Navegación, el Cuaderno de Máquinas y el Rol de Despacho y Dotación. Asimismo, se redactarán las comunicaciones, protestas, declaraciones o solicitudes que el capitán deba cursar o presentar ante la Dirección General de la Marina Mercante o sus órganos periféricos u otros órganos administrativos o judiciales españoles, exceptuándose de esta regla únicamente aquellos supuestos en que, conforme a la legislación vigente, el interesado pueda dirigirse a dichos órganos en la lengua cooficial de una comunidad autónoma.

Artículo 89. Tripulantes con funciones de asistencia al pasaje.

1. En todos los buques de pasaje españoles, y en los buques de pasaje de pabellón extranjero que sirvan en líneas regulares con escala en puerto español, los tripulantes que, según el cuadro de obligaciones y consigna para casos de emergencia, tengan asignadas funciones de ayuda a los pasajeros llevarán en todo momento un distintivo que claramente los identifique como tales.

2. Estos tripulantes deberán poseer suficiente capacidad de comunicación con los pasajeros, atendiendo a los siguientes criterios:

a) Los idiomas de las nacionalidades mayoritarias de los pasajeros transportados en la línea o ruta concreta.

b) La posibilidad de utilizar un vocabulario inglés elemental para impartir instrucciones básicas como forma de comunicar con pasajeros necesitados de asistencia, tengan o no el pasajero y la tripulación algún idioma común.

c) La necesidad de utilizar, en caso de emergencia y cuando no sea posible la comunicación verbal, otros medios de comunicaciones, tales como gestos, señales emitidas por medios no

mecánicos, llamadas de atención sobre el lugar donde se hallan las instrucciones, puntos de reunión, dispositivos de salvamento o itinerarios de evacuación.

d) El que se haya facilitado o no a los pasajeros instrucciones de seguridad completas en sus respectivos idiomas.

e) Los idiomas en los que puedan impartirse, en caso de emergencia o de simulacro, instrucciones básicas que faciliten a los miembros de la dotación el auxilio a los pasajeros.

3. Además de lo indicado en los apartados anteriores, estos tripulantes tendrán la formación necesaria para la atención de personas con discapacidad, de acuerdo a la legislación vigente para personas con discapacidad.

Artículo 90. Medios de comunicación a bordo.

1. Los buques españoles dispondrán de medios técnicos y procedimentales que permitan una comunicación verbal eficaz entre los miembros de la dotación.

2. Los buques españoles dedicados a viajes internacionales deberán disponer, además, de medios adecuados de comunicación para poder relacionarse con las autoridades de los Estados costeros inmediatos, bien en un idioma común o bien en la lengua oficial de dichas autoridades.

3. En los buques españoles dedicados a viajes internacionales se usará el inglés en el puente como idioma de trabajo para las comunicaciones de seguridad de puente a puente y de puente a tierra, así como para las comunicaciones a bordo entre el práctico y el personal de guardia del puente, a menos que las personas que efectúen directamente la comunicación hablen un idioma común distinto del inglés.

Disposición adicional sexta. Documento de Identidad del Marino.

1. El Documento de Identidad del Marino (DIM), como documento que reconoce a su titular como gente de mar, se expide a ciudadanos de nacionalidad española por la Dirección General de la Marina Mercante o sus órganos periféricos conforme al Convenio sobre los documentos de identidad de la gente de mar de la Organización Internacional del Trabajo (Convenio n.º 185 de la OIT).

Disposición adicional séptima. Libreta de Navegación Marítima.

1. La Libreta de Navegación Marítima, como documento personal de la gente de mar expedido por la Dirección General de la Marina Mercante o sus órganos periféricos, contiene los títulos que posee la gente de mar y el registro de los periodos de embarco que efectúe.

Tema 11.

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

Artículo 1. Objeto y ámbito de aplicación.

Esta Orden tiene por objeto precisar las diversas cuestiones relativas a la tripulación de los buques abanderados en algún Estado miembro de la Unión Europea que no sea España y que realicen tráficos regulares de cabotaje insular que no sigan o precedan a un viaje internacional, en aguas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, así como

servicios de transporte marítimo de cabotaje insular de pasajeros no regular, a excepción de los servicios de crucero realizados con buques de más de 650 GT.

Artículo 2. Condiciones de tripulación.

Los buques abanderados en algún Estado miembro de la Unión Europea incluidos en el ámbito de aplicación que define el artículo 1 de esta Orden deberán acreditar, en lo que atañe a su tripulación, que cumplen las siguientes condiciones:

1. Nacionalidad: El Capitán, el Primer Oficial de cubierta y, al menos, el 50 por 100 del resto de la tripulación deberán ser nacionales de algún Estado miembro de la Unión Europea.
2. Tiempo de trabajo, descanso y vacaciones. La jornada diaria así como los períodos de trabajo y vacaciones de la tripulación serán, al menos, los mismos que los exigibles legalmente para los buques españoles que realicen igual servicio.
3. Tripulación mínima: El buque deberá contar con una tripulación mínima de seguridad de conformidad con los criterios contenidos en el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida en la Mar (SOLAS), siempre que se cumpla lo preceptuado respecto de jornada y descanso del punto anterior.
4. Seguridad Social: Todos los tripulantes deberán estar asegurados de conformidad con los siguientes criterios:

a) Nacionales de un Estado miembro de la Unión Europea:

De acuerdo con lo establecido en el Reglamento (CEE) 1408/1971, estos tripulantes se acogerán a la Seguridad Social de alguno de los Estados miembros de la Unión Europea o de un Estado parte del Espacio Económico Europeo.

Los riesgos que deberán estar cubiertos serán, en todo caso, los de accidentes, de trabajo, enfermedad, maternidad, vejez invalidez y desempleo.

b) Nacionales de terceros países:

En este supuesto, y con independencia del régimen de previsión o del sistema de protección aplicables, la cobertura deberá alcanzar, al menos con el mismo nivel de prestaciones que proporcione la normativa española, las contingencias a que se refiere el anterior apartado a).

5. Retribución mínima: Todos los tripulantes deberán contar con una retribución mínima, que será, al menos, la legalmente en vigor en España.

Artículo 3. Acreditación de las condiciones de tripulación.

La empresa naviera deberá estar en condiciones de acreditar el cumplimiento de lo dispuesto en esta Orden ministerial en cualquier momento que ello le fuese requerido por la Dirección General de la Marina Mercante.

Tema 12.

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

Artículo 33. Formadores a bordo y en el empleo en tierra.

1. Corresponde al capitán y a los oficiales del departamento correspondiente impartir la formación a bordo. Corresponde a los responsables técnicos del taller, estaciones a las que se refiere el artículo 26.2.b) o empresas proveedoras de servicios de instalación de equipos radioelectrónicos empleados a bordo de buques impartir la formación en el empleo en tierra.
2. No se impartirá formación a bordo ni en el empleo en tierra cuando estas actividades afecten o puedan afectar negativamente al funcionamiento normal del buque o de las instalaciones en tierra.

Artículo 42. Condiciones para el embarque de los alumnos.

Para embarcar como alumno se requerirá:

- a) Estar en posesión del certificado de suficiencia de formación básica en seguridad.
- b) Tener en vigor el certificado médico de aptitud física al que se refiere al artículo 9.2.c).
- c) Haber obtenido alguno de los certificados de alumno de puente y cubierta, de máquinas, electrotécnico o radioelectrónico, emitido por un centro docente universitario o de formación profesional, reconocido, que acredite una formación académica sobre todas las materias y competencias de las correspondientes secciones del Código STCW.
- d) Disponer del Documento de Identidad del Marino y de la Libreta de Navegación Marítima.
- e) Estar cubierto por un seguro de accidentes.

En la póliza del contrato deberán figurar específicamente las siguientes indicaciones:

- 1.ª El naviero como tomador del seguro y el alumno como asegurado.
- 2.ª Suma asegurada:
 - i. Fallecimiento: 36.065,00 euros.
 - ii. Incapacidad permanente: 42.075,00 euros.
 - iii. Asistencia sanitaria hasta noventa días: ilimitada.

Se aplicará con carácter supletorio, para fijar su cuantía, los importes de las indemnizaciones previstas en el anexo del Reglamento del seguro obligatorio de viajeros, aprobado por Real Decreto 1575/1989, de 22 de diciembre.

- 3.ª Duración del contrato, por el periodo de embarco.

Artículo 44. Naturaleza del cargo de alumno.

1. Los alumnos tendrán la consideración de oficiales y deberán figurar como tales en la lista de tripulantes, con la denominación de «oficial alumno de puente y cubierta», «oficial alumno de máquinas», «oficial alumno electrotécnico» o «oficial alumno radioelectrónico».
2. Los alumnos no formarán parte de la dotación mínima de seguridad.

Artículo 45. Régimen y obligaciones del alumno.

1. Según el departamento al que pertenezca, el alumno estará bajo la supervisión del capitán o del jefe de máquinas o del jefe de estación de radio, o bien de un oficial que ejerza funciones con nivel de responsabilidad de gestión; y a las órdenes directas de uno de los anteriores o de un oficial que ejerza funciones con nivel de responsabilidad operacional. En todo caso, el capitán llevará a cabo una supervisión general sobre todos los alumnos, con independencia del departamento a que pertenezcan.
2. El alumno asistirá al oficial bajo cuyas órdenes se encuentre, en el desempeño de los cometidos de las guardias y en el ejercicio de las demás funciones específicas de su departamento y de cada nivel de responsabilidad.
3. No obstante lo dispuesto en los apartados 1 y 2, en situación de emergencia, real o simulada, el alumno se pondrá a las órdenes del capitán o del oficial designado, para ese alumno y para la concreta situación, en el cuadro de obligaciones y consignas para casos de emergencia. En ningún caso este cuadro atribuirá al alumno responsabilidad alguna ni otra función que la de asistir al oficial designado, quien deberá formar parte de la dotación mínima de seguridad.
4. Las reglas contenidas en los apartados 1, 2 y 3 se aplicarán analógicamente a los alumnos que realicen periodos de formación en el empleo en tierra respecto de los responsables técnicos del taller.

Artículo 46. Programa de formación a bordo y en el empleo en tierra.

1. Durante el total exigible de sus periodos de embarco, todo alumno deberá completar un programa de formación aprobado, que le permita aplicar todos los conocimientos, previamente adquiridos en el centro docente, necesarios para el ejercicio de las funciones propias del título y la tarjeta profesionales a los que aspira, establecidas en los cuadros correspondientes de las secciones del Código STCW. Cada una de estas funciones deberá practicarse durante 6 meses.
2. El cumplimiento del programa de formación se registrará y certificará en el Libro Registro de Formación por el capitán o por un oficial del departamento del alumno o, en su caso, por el responsable técnico del taller.

Tema 13.

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

Artículo 1. Objeto.

Este real decreto tiene por objeto el establecimiento de las reglas para la supervisión, control y garantía del cumplimiento de las partes pertinentes del Convenio sobre el Trabajo Marítimo, 2006 (en adelante, CTM 2006) por los buques españoles.

Se entiende por ‘partes pertinentes del CTM’ aquellos preceptos del CTM 2006 que se contienen en el Acuerdo de 19 de mayo de 2008 citado en el artículo 2.

Artículo 3. Autoridades responsables del control de la aplicación y supervisión del cumplimiento.

1. La Inspección de Trabajo y Seguridad Social, el Instituto Social de la Marina, que dependen del Ministerio de Empleo y Seguridad Social y la Dirección General de la Marina Mercante, del Ministerio de Fomento, garantizarán, en el ámbito de sus respectivas competencias, el

establecimiento de los mecanismos adecuados de control, incluidas las inspecciones a los intervalos que se contemplan en el CTM 2006, para asegurar que las condiciones de trabajo y de vida de la gente de mar en los buques de pabellón español cumplan, y continúen cumpliendo, los requisitos pertinentes del CTM 2006.

2. Se establecerán por parte de los tres organismos citados en el apartado 1, objetivos y normas claros para administrar coordinadamente los sistemas de inspección y los procedimientos generales para la evaluación del grado de realización de dichos objetivos y normas en cumplimiento de las disposiciones del CTM 2006.

La coordinación general de las inspecciones y la planificación de las visitas a los buques se harán desde los servicios centrales de la Dirección General de la Marina Mercante a través del coordinador nacional del CTM 2006, quien distribuirá las inspecciones a las capitanías marítimas correspondientes.

Posteriormente, los capitanes marítimos serán los encargados de coordinarse con las inspecciones provinciales de Trabajo y Seguridad Social y con las direcciones provinciales del Instituto Social de la Marina para efectuar estas inspecciones, con el fin último de agilizar las actuaciones y evitar demoras innecesarias, tal y como viene establecido en el párrafo 15 de la Norma A5.1.4 del CTM 2006.

Artículo 4. Emisión del certificado de trabajo marítimo y de la declaración de conformidad laboral marítima parte I.

1. La expedición y renovación del certificado de trabajo marítimo y de la declaración de conformidad laboral marítima parte I, a que se refiere el CTM 2006, corresponde a la Dirección General de la Marina Mercante.

2. Con carácter previo a dicha expedición o renovación, la Inspección de Trabajo y Seguridad Social, el Instituto Social de la Marina y la Dirección General de la Marina Mercante desarrollarán las correspondientes inspecciones en orden a la verificación, dentro de sus respectivas competencias, del cumplimiento en los buques de los requisitos que establece el CTM 2006. A tal efecto:

a) Corresponderá a la Inspección de Trabajo y Seguridad Social la comprobación de las siguientes materias del CTM 2006:

- Edad mínima (regla 1.1).
- Acuerdos de empleo de la gente del mar (regla 2.1).
- Utilización de todo servicio privado de contratación y de colocación autorizado, certificado o reglamentado (regla 1.4).
- Horas de trabajo y descanso (regla 2.3).
- Alojamiento y servicios de esparcimiento (regla 3.1).
- Salud y seguridad y prevención de accidentes (regla 4.3).
- Pago de los salarios (regla 2.2).

b) Corresponderá a la Dirección General de la Marina Mercante la comprobación de las siguientes materias:

- Cualificaciones de la gente del mar (regla 1.3).
- Niveles de dotación del buque (regla 2.7).
- Procedimientos de tramitación de quejas a bordo (regla 5.1.5).

c) Corresponderá al Instituto Social de la Marina la comprobación de las siguientes materias:

- Certificado médico (regla 1.2).
- Alojamiento y servicios de esparcimiento, en los aspectos relativos a las instalaciones sanitarias, enfermería y al control de los medios sanitarios a bordo (regla 3.1).
- Alimentación y servicio de fonda (regla 3.2).
- Atención médica a bordo (regla 4.1).

Las respectivas inspecciones concluirán con sendos informes, que tendrán carácter vinculante.

3. Los armadores solicitarán a la Dirección General de la Marina Mercante, preferentemente por medios electrónicos, la certificación de sus buques con base al CTM 2006, conforme al modelo incluido en el anexo I, que figurará en la página web de la citada Dirección General para su descarga y cumplimentación por los interesados.

El plazo máximo para resolver y notificar será de seis meses.

Contra la desestimación de la certificación se podrá interponer recurso de alzada ante la Secretaría General de Transporte del Ministerio de Fomento.

Artículo 5. Inspecciones a buques que no precisan el certificado de trabajo marítimo ni la declaración de conformidad laboral marítima parte I.

1. Respecto de aquellos buques de bandera española que, por sus características, no necesiten disponer de un certificado de trabajo marítimo ni de una declaración de conformidad laboral marítima, las autoridades responsables planificarán y realizarán actuaciones inspectoras conjuntas para el control del cumplimiento del CTM 2006.

2. En lo que atañe a los buques de menos de 200 toneladas de arqueo bruto que no realicen travesías internacionales, los Ministerios de Empleo y Seguridad Social y Fomento, previa consulta con las asociaciones de navieros y de gente de mar afectadas, podrán adaptar, según lo dispuesto en el artículo II, apartado 6 del CTM 2006, los mecanismos de supervisión, incluidas las inspecciones, para tener en cuenta las condiciones específicas de dichos buques.

Artículo 6. Garantía de acceso a bordo a la copia del Acuerdo.

El armador facilitará a la gente de mar que navegue a bordo de buques españoles, bien en formato papel o bien por vía electrónica, una copia del Acuerdo celebrado entre las Asociaciones de Armadores de la Comunidad Europea (ECSA) y la Federación Europea de Trabajadores del Transporte (EFT) relativo al CTM 2006.

Asimismo, a bordo de dichos buques y conforme a la obligación establecida en la Norma A5.1.1 párrafo 2 del CTM 2006, deberá existir una copia disponible del Convenio sobre el Trabajo Marítimo 2006.

Artículo 7. Personal encargado de la supervisión del cumplimiento.

1. Las autoridades responsables indicadas en el artículo 3 se asegurarán de que el personal, incluido el de las organizaciones reconocidas, encargado de verificar la correcta aplicación de las partes pertinentes del CTM 2006 tenga la formación, la competencia, las atribuciones, la plena autoridad legal, la posición y la independencia necesarias o deseables para poder llevar a cabo esa verificación, en las áreas de su competencia, y garantizar el cumplimiento de las partes pertinentes del CTM 2006.

2. Cuando el personal encargado de las actuaciones inspectoras, incluido el de las organizaciones reconocidas, aprecie incumplimientos que supongan una infracción grave a los requisitos del

CTM o representen un gran peligro para la seguridad, la salud, o la protección de la gente del mar, los comunicará en su caso a la capitanía marítima correspondiente, para que como autoridad marítima adopte las medidas precisas a fin de que el buque no abandone el puerto hasta que se hayan realizado las actuaciones necesarias.

Todo ello, sin perjuicio de las competencias de paralización atribuidas a la Inspección de Trabajo y Seguridad Social en los artículos 44 de la Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales y 7.10 de la Ley 42/1997, de 14 de noviembre, Ordenadora de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social.

Artículo 8. Procedimientos de tramitación de quejas y medidas correctivas.

1. Procedimiento de tramitación de quejas a bordo.

La gente de mar podrá presentar quejas a bordo del buque donde esté trabajando, respecto a posibles vulneraciones de las disposiciones contenidas en el CTM 2006, sin que sea hostigada en ningún momento por ello.

El armador garantizará la existencia en el buque de un procedimiento de quejas a bordo, que deberá respetar, al menos, las siguientes pautas:

a) La remisión de las quejas se efectuará, en primer lugar, al jefe de servicio u oficial superior del reclamante, el cual tratará de resolver el asunto. Si la queja no puede resolverse a bordo, el reclamante o, a petición suya, el capitán del buque podrá remitir la queja al armador, para su resolución.

No obstante lo anterior, la gente de mar podrá presentar sus quejas directamente al capitán, o en tierra, ante la capitanía marítima, de acuerdo con el procedimiento establecido en el apartado 2.

b) Durante todo el procedimiento de tramitación de la queja, la gente de mar tendrá derecho a hacerse acompañar y representar por otro marino de su elección a bordo, y tendrá derecho a protección frente a todo hostigamiento que pueda sufrir por el hecho de la presentación de una queja que no sea manifiestamente abusiva ni malintencionada.

c) Las quejas y las decisiones que se adopten serán registradas, proporcionándose una copia al reclamante.

El armador proporcionará a toda la gente de mar a bordo del buque una copia del procedimiento de tramitación de quejas a bordo, incluyendo asimismo, al menos, la siguiente información:

1.º La identificación de la persona o personas a bordo, designadas para ofrecer al reclamante asesoramiento imparcial y de forma confidencial sobre la queja y su tramitación.

2.º La información sobre cómo tomar contacto con las capitanías marítimas españolas o, en el caso de que el país de residencia del reclamante no sea España, con la autoridad competente del citado país.

2. Procedimiento de tramitación de quejas en tierra.

Sin perjuicio del procedimiento de tramitación de quejas a bordo, se podrán presentar quejas en tierra respecto a posibles vulneraciones de las disposiciones contenidas en el CTM 2006, por parte de la gente de mar, una organización profesional, una asociación, un sindicato o, en general, por cualquier persona a quien concierna la seguridad de un buque, así como en relación con los riesgos que puedan existir para la seguridad o la salud de la gente de mar a bordo.

Las capitanías marítimas serán competentes para la recepción de las quejas en tierra que se formulen respecto a buques de bandera española. Las quejas se cumplimentarán conforme al formulario establecido en el anexo II.

Cuando la capitanía marítima recibiera una queja que no considere manifiestamente infundada, o tuviera indicios de que un buque español incumple las reglas de las partes pertinentes del CTM 2006, o de que sus medidas de aplicación presentan deficiencias graves, llevará a cabo las investigaciones oportunas y emprenderá, en su caso, las actuaciones necesarias para subsanar la deficiencia detectada.

Si el contenido de la queja se refiere a materias cuyo control y supervisión corresponda a la Inspección de Trabajo y Seguridad Social o al Instituto Social de la Marina, la capitanía marítima dará traslado de la misma para su investigación y resolución.

En todo caso, el personal que tramite las quejas o tenga conocimiento de su existencia mantendrá la confidencialidad de la fuente de la reclamación o queja que denuncie un peligro o deficiencia en relación con las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar o una infracción de la legislación y se abstendrá de indicar al armador, a su representante o al operador del buque, que se ha llevado a cabo una inspección como consecuencia de dicha reclamación o queja.

Las quejas relativas a buques extranjeros que recalen en puertos españoles, serán tramitadas por los inspectores habilitados de la Dirección General de la Marina Mercante y se seguirá el procedimiento establecido en la regla 5.2.2, norma A5.2. y demás normas establecidas por el Memorando de París (Memorandum of Understanding).

Las quejas relativas a buques españoles que realizan navegación internacional, que no retornan a puerto español en periodos de tiempo largos o no retornan a puertos españoles por tener sus tráficos o bases de operaciones en otros países, podrán presentarse al funcionario habilitado a tal efecto en el puerto en que haya hecho escala la gente de mar, o en las Embajadas o Consulados de España. En caso de no existir Embajada o Consulado español en el puerto de que se trate, estas quejas se podrán presentar en la Embajada o Consulado Decano.

En este último supuesto, las quejas se remitirán al Ministerio de Asuntos Exteriores y de Cooperación, que a su vez las enviará a la Dirección General de la Marina Mercante, que las distribuirá a los restantes organismos según las áreas que sean de su competencia.

3. Confidencialidad.

El personal que tramite las quejas o tenga conocimiento de su existencia mantendrá la confidencialidad de la fuente de la reclamación o queja que denuncie un peligro o deficiencia en relación con las condiciones de vida y de trabajo de la gente de mar o una infracción de la legislación, y se abstendrá de indicar al armador, a su representante o al operador del buque que se ha llevado a cabo una inspección como consecuencia de dicha reclamación o queja.

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

CAPITULO I Disposiciones generales

Artículo 1. Objeto y ámbito de aplicación.

1. El presente Real Decreto tiene por objeto la regulación de ampliaciones y limitaciones en la ordenación y duración de la jornada de trabajo y de los descansos en determinados sectores de actividad y trabajos específicos cuyas peculiaridades lo requieren.

2. Lo previsto en el presente Real Decreto será de aplicación, en las actividades y trabajos que en el mismo se contemplan, a las relaciones laborales reguladas por la Ley del Estatuto de los Trabajadores, con exclusión de las de carácter especial contempladas en su artículo 2 en las que se estará a lo dispuesto en su normativa específica.

Las disposiciones generales del Estatuto de los Trabajadores serán aplicables en cuanto no se opongan a las especiales que en este Real Decreto se establecen.

3. Las disposiciones de los capítulos I, II y IV de este Real Decreto sólo serán de aplicación a los trabajadores mayores de dieciocho años de edad.

Artículo 2. Régimenes de descanso alternativos.

1. Las reducciones contempladas en este Real Decreto de los descansos entre jornadas y semanal deberán ser compensadas mediante descansos alternativos, de duración no inferior a la reducción experimentada, a disfrutar dentro de los períodos de referencia que en cada caso se señalan, en la forma que se determine mediante acuerdo o pacto.

No obstante, lo dispuesto en el párrafo anterior, en los convenios colectivos se podrá autorizar que, previo acuerdo entre la empresa y el trabajador afectado, la totalidad o parte de los descansos compensatorios debidos por las reducciones contempladas en este Real Decreto para los descansos entre jornadas pueda acumularse para su disfrute conjuntamente con las vacaciones anuales. Del mismo modo se podrán acumular las compensaciones contempladas para el medio día del descanso semanal.

Cuando en este Real Decreto se autorice un descanso entre jornadas de duración inferior a diez horas, la posibilidad prevista en el párrafo anterior quedará en todo caso limitada a la acumulación de aquellas horas que resten tras garantizar el disfrute, en los períodos de referencia indicados en cada caso, de un descanso mínimo de diez horas.

2. El disfrute de los descansos compensatorios previstos en este Real Decreto no podrá ser sustituido por compensación económica, salvo en caso de finalización de la relación laboral por causas distintas a las derivadas de la duración del contrato o en el previsto en el párrafo c) del artículo 18.

A tal fin, la aplicación de los régimenes especiales de jornada previstos en este Real Decreto a los trabajadores con contratos de duración determinada o temporal o a los contratados a tiempo parcial para prestar servicios en trabajos fijos discontinuos, estará condicionada a la posibilidad de disfrute de los descansos compensatorios, dentro de los períodos de referencia establecidos en cada caso, antes de la finalización del contrato o período de actividad.

CAPITULO II Ampliaciones de jornada
Sección 4.ª Transportes y trabajo en el mar
Subsección 1.ª Disposiciones comunes

Artículo 8. Tiempo de trabajo efectivo y tiempo de presencia.

1. Para el cómputo de la jornada en los diferentes sectores del transporte y en el trabajo en el mar se distinguirá entre tiempo de trabajo efectivo y tiempo de presencia.

Se considerará en todo caso tiempo de trabajo efectivo aquel en el que el trabajador se encuentre a disposición del empresario y en el ejercicio de su actividad, realizando las funciones propias de la conducción del vehículo o medio de transporte u otros trabajos durante el tiempo de circulación de los mismos, o trabajos auxiliares que se efectúen en relación con el vehículo o medio de transporte, sus pasajeros o su carga.

Se considerará tiempo de presencia aquel en el que el trabajador se encuentre a disposición del empresario sin prestar trabajo efectivo, por razones de espera, expectativas, servicios de guardia, viajes sin servicio, averías, comidas en ruta u otras similares.

En los convenios colectivos se determinarán en cada caso los supuestos concretos conceptuables como tiempo de presencia.

2. Serán de aplicación al tiempo de trabajo efectivo la duración máxima de la jornada ordinaria de trabajo prevista en el artículo 34 del Estatuto de los Trabajadores y los límites establecidos para las horas extraordinarias en su artículo 35.

Los trabajadores no podrán realizar una jornada diaria total superior a doce horas, incluidas, en su caso, las horas extraordinarias.

3. Los tiempos de presencia no podrán exceder en ningún caso de veinte horas semanales de promedio en un período de referencia de un mes y se distribuirán con arreglo a los criterios que se pacten colectivamente y respetando los períodos de descanso entre jornadas y semanal propios de cada actividad.

Las horas de presencia no computarán a efectos de la duración máxima de la jornada ordinaria de trabajo, ni para el límite máximo de las horas extraordinarias. Salvo que se acuerde su compensación con períodos equivalentes de descanso retribuido, se abonarán con un salario de cuantía no inferior al correspondiente a las horas ordinarias.

Artículo 9. Descanso entre jornadas y semanal.

Salvo disposiciones específicas aplicables de conformidad con lo dispuesto en las subsecciones correspondientes de esta sección, se deberá respetar en todo caso un descanso mínimo entre jornadas de diez horas, pudiéndose compensar las diferencias hasta las doce horas establecidas con carácter general, así como computar el descanso semanal de día y medio, en períodos de hasta cuatro semanas.

Subsección 5.ª Trabajo en la mar

Artículo 15. Ámbito de aplicación personal de las disposiciones sobre tiempo de trabajo y descanso en el trabajo en la mar.

1. Las disposiciones contenidas en esta subsección serán de aplicación en el trabajo en la mar a los trabajadores que presten servicios a bordo de los buques y embarcaciones.

2. No obstante lo dispuesto en el apartado anterior, no quedará sometido a las normas sobre jornadas previstas en este Real Decreto el capitán o persona que ejerza el mando de la nave, siempre que no venga obligado a montar guardia, que se regirá a estos efectos por las cláusulas de su contrato en cuanto no configuren prestaciones que excedan notoriamente de las que sean usuales en el trabajo en la mar.

Artículo 16. Tiempo de trabajo en el mar.

1. Los trabajadores no podrán realizar una jornada total diaria superior a doce horas, incluidas, en su caso, las horas extraordinarias, tanto si el buque se halla en puerto como en la mar, salvo en los siguientes supuestos:

a) En los casos de fuerza mayor en que sea necesario para garantizar la seguridad inmediata del buque o de las personas o la carga a bordo, o para socorrer a otros buques o personas que corran peligro en alta mar.

b) Cuando se trate de proveer al buque de víveres, combustible o material lubricante en casos de apremiante necesidad, de la descarga urgente por deterioro de la mercancía transportada o de la atención debida por maniobras de entrada y salida a puerto, atraque, desatraque y fondeo.

Salvo en los supuestos de fuerza mayor a los que se refiere el párrafo a) anterior, en los que la jornada se podrá prolongar por el tiempo que resulte necesario, la jornada total resultante no podrá exceder en ningún caso de catorce horas por cada período de veinticuatro horas, ni de setenta y dos horas por cada período de siete días.

2. Las horas de exceso que se realicen sobre la jornada ordinaria pactada conforme a lo dispuesto en el artículo 34 del Estatuto de los Trabajadores se compensarán o abonarán.

En las embarcaciones dedicadas a la pesca, podrá acordarse entre empresas y tripulantes el establecimiento de un concierto o forma supletoria para la liquidación de las horas extraordinarias, a salvo siempre de lo pactado en convenio colectivo.

Artículo 17. Descanso entre jornadas.

1. Se considerará tiempo de descanso en la mar aquel en que el trabajador esté libre de todo servicio.

2. En la marina mercante, el descanso entre jornadas se adecuará a las siguientes normas:

a) Entre el final de una jornada y el comienzo de la siguiente los trabajadores tendrán derecho a un descanso mínimo de ocho horas. Este descanso será de doce horas cuando el buque se halle en puerto, considerando como tal el tiempo en que el personal permanezca en tierra o a bordo por su propia voluntad, excepto en caso de necesidad de realización de operaciones de carga y descarga durante escalas de corta duración o de trabajos para la seguridad y mantenimiento del buque en que podrá reducirse a un mínimo, salvo fuerza mayor, de ocho horas.

b) Al organizarse los turnos de guardia en la mar, deberá tenerse presente que los mismos no podrán tener una duración superior a cuatro horas y que a cada guardia sucederá un descanso de ocho horas ininterrumpidas.

c) En los convenios colectivos se podrá acordar la distribución de las horas de descanso en un máximo de dos períodos, uno de los cuales deberá ser de, al menos, seis horas ininterrumpidas. En este supuesto, el intervalo entre dos períodos consecutivos de descanso no excederá de catorce horas.

Esta posibilidad no será en ningún caso de aplicación al personal sometido a guardias de mar, para el que se estará siempre a lo dispuesto en el párrafo b) anterior.

3. En las embarcaciones dedicadas a la pesca, el descanso entre jornadas se adecuará a las siguientes normas:

a) Entre el final de una jornada y el comienzo de la siguiente los trabajadores tendrán derecho a un descanso mínimo de seis horas.

b) Respetando lo establecido en el párrafo anterior, en los convenios colectivos se podrá acordar la distribución de las horas de descanso en un máximo de dos períodos. En este supuesto, el intervalo entre dos períodos consecutivos de descanso no excederá de catorce horas.

4. Las diferencias entre los descansos entre jornadas previstos en este artículo y las doce horas establecidas con carácter general se compensarán en la forma establecida en el artículo 9. En los convenios colectivos podrá acordarse la ampliación del periodo de referencia previsto en dicho artículo hasta un máximo de ciento ochenta días.

5. Los ejercicios periódicos tales como lucha contra incendios y abandono que impongan las normas nacionales e internacionales deberán realizarse de forma que perturben lo menos posible los tiempos de descanso y no provoquen fatiga.

Artículo 18. Descanso semanal.

El descanso semanal de día y medio, que podrá computarse en la forma prevista en el artículo 9, se disfrutará teniendo en cuenta las siguientes normas:

a) El descanso será obligatorio para la totalidad del personal, incluido el capitán o quien ejerza el mando de la nave no sometido al régimen de jornada.

b) Si al finalizar cada periodo de embarque no se hubieran disfrutado la totalidad de los días de descanso que correspondan, se acumularán para ser disfrutados cuando el buque tenga que efectuar una permanencia prolongada en puerto, por reparación u otras causas, o para su disfrute unido al periodo de vacaciones, de acuerdo con lo que se pacte en convenio colectivo.

c) No obstante y siempre que se garantice en todo caso el disfrute de un día de descanso semanal en los términos previstos en los apartados anteriores, si así se acordara en convenio colectivo, los interesados podrán optar por la compensación en metálico, como horas extraordinarias, de hasta un máximo de la mitad de los restantes días de descanso no disfrutados. Del mismo modo se compensarán aquellos días de descanso no disfrutados cuya acumulación en la forma prevista en el párrafo b) pudiera originar graves perjuicios no dimanantes de escasez de plantilla.

Artículo 18 bis. Control del tiempo de trabajo en la marina mercante.

1. En los **buques dedicados a la marina mercante, deberá colocarse en un lugar fácilmente accesible del buque un cuadro**, en el que figuren los datos contenidos en el modelo normalizado que se incluye en el anexo I del presente Real Decreto, **redactado en el idioma común de trabajo a bordo y en inglés, en el que se especifique la organización del trabajo a bordo y en el que figuren para cada cargo**, al menos:

a) El programa de servicio en la mar y en puerto.

b) El número máximo de horas de trabajo o el número mínimo de horas de descanso de conformidad con lo establecido en el presente Real Decreto y, en su caso, en el convenio colectivo que resulte de aplicación al buque.

Los datos contenidos en el cuadro deberán actualizarse cuando los cambios en la organización del trabajo a bordo lo hicieran necesario.

2. Deberán llevarse a bordo registros individuales para cada trabajador de las horas diarias de trabajo o de las horas diarias de descanso, en los que figuren los datos contenidos en el modelo que se incluye en el anexo II del presente Real Decreto, redactados en el idioma común de trabajo a bordo y en inglés. Los modelos de registros le serán facilitados al trabajador por el capitán o por una persona autorizada por éste.

Los registros serán cumplimentados diariamente por el trabajador y firmados semanalmente por el capitán, o por una persona autorizada por éste, y por el propio trabajador, a quien se entregará mensualmente una copia de su registro.

Los registros estarán sujetos a las funciones de vigilancia y exigencia del cumplimiento de la legislación laboral que corresponden a la Inspección de Trabajo y Seguridad Social.

3. El naviero deberá conservar a disposición de la autoridad laboral el cuadro y los registros de los tres últimos años.

4. Deberá llevarse a bordo, en un lugar fácilmente accesible para la tripulación, un ejemplar de las disposiciones legales y reglamentarias y de los convenios colectivos aplicables al tiempo de trabajo en el buque.

Tema 14.

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

CAPÍTULO I Disposiciones generales

Artículo 1. Objeto.

El presente Real Decreto tiene por objeto la transposición de los contenidos de la Directiva 92/29/CE, sobre «Disposiciones mínimas de seguridad y salud para promover una mejor asistencia médica a bordo de los buques» a la normativa española, con el fin de garantizar la asistencia sanitaria en el mar, mediante la regulación de aspectos tales como la dotación de los botiquines de que han de ir provistos los buques, la formación sanitaria de los trabajadores del mar y la existencia de medios de consulta médica a distancia.

Artículo 2. Ámbito de aplicación.

1. El presente Real Decreto será de aplicación a toda embarcación debidamente registrada o abanderada en España, de acuerdo con lo dispuesto en la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, que realice navegación marítima o pesquera con exclusión de:

- a) La navegación fluvial.
- b) Los buques de guerra.
- c) Las embarcaciones de recreo utilizadas para fines no comerciales que no dispongan de una tripulación profesional, y

d) Los remolcadores que naveguen en la zona portuaria.

2. Las medidas que se establecen en la presente disposición se aplicarán a los tripulantes enrolados, así como a las personas en período de formación, aprendices y trabajadores en prácticas que se encuentren, asimismo, enrolados, no siendo de aplicación a los prácticos y al personal de tierra que realice trabajos a bordo de un buque en puerto.

CAPÍTULO II Botiquín

Artículo 3. Tipos de botiquines y su contenido.

1. Todo buque, según la categoría en que esté clasificado conforme a lo establecido en el anexo I, debe llevar permanentemente a bordo un botiquín general con el contenido mínimo que figura en la sección I del anexo II, que deberá mantenerse en todo momento en buen estado y completarse o renovarse lo antes posible y, en cualquier caso, será prioritario en los procedimientos normales de abastecimiento.

No obstante, el Instituto Social de la Marina podrá autorizar, en función de las características estructurales de las embarcaciones, una dotación distinta a la establecida en el anexo II, siempre que dicha dotación incluya los contenidos mínimos establecidos en la normativa comunitaria.

2. Todo buque debe disponer permanentemente de un botiquín auxiliar:

- a) En cada una de sus balsas salvavidas, con la dotación de fármacos y material sanitario establecida en la sección II.2 del anexo II.
- b) En cada bote salvavidas, con la dotación de fármacos y material sanitario consignada en la sección II.1 del anexo II.

3. Todo buque que transporte o sea susceptible de ser utilizado para transportar una o varias de las sustancias peligrosas enumeradas en el anexo III está obligado a llevar a bordo, al menos, la dotación prevista en la sección II.3 del anexo II.

4. Los médicos de sanidad marítima del Instituto Social de la Marina podrán determinar, cuando se produzcan dificultades de suministro debidamente acreditadas, la sustitución de los fármacos o material sanitario reglamentario por cualquier otro que posea idénticas indicaciones, manteniendo en lo posible, en el caso de los fármacos, la vía de administración.

En estos supuestos, en los envases de las especialidades sustituyentes deberá anotarse el principio activo y presentación que han sido reemplazados. Asimismo, la sustitución recomendada deberá ser consignada por el médico responsable de la misma en el documento de control del contenido del correspondiente botiquín.

5. Todos los botiquines a bordo, generales y auxiliares, deberán incluir la siguiente documentación sanitaria debidamente cumplimentada por el responsable sanitario a bordo:

- a) Documento de control del contenido del botiquín, en el que debe constar la dotación preceptiva de fármacos y material sanitario de cada tipo de botiquín, la cantidad y la fecha de caducidad de sus elementos, acorde con los modelos incluidos en el anexo IV.
- b) Libro de administración de fármacos a bordo, donde deberán anotarse los consumos de medicamentos que se produzcan durante los embarques, la persona a quien se administra, la fecha, fármaco, dosis y responsable de la prescripción, conforme al modelo consignado en el anexo V.

Artículo 4. Modelo de contenedores y armarios.

Los contenedores y armarios, donde han de guardarse los medicamentos y demás efectos del contenido de los distintos tipos de botiquín, deberán estar identificados de forma permanente e indeleble con el nombre y el número de identificación del buque (NIB) al que pertenecen y adaptarse a los modelos que figuran en el anexo VII. Asimismo, deberá encontrarse señalizada, de forma visible, la ubicación de los botiquines a bordo y de las camillas, en su caso.

No obstante, el Instituto Social de la Marina podrá autorizar excepcionalmente, en función de las características estructurales, actividad y tipo de navegación de determinadas embarcaciones, la disponibilidad de contenedores o armarios distintos de los contemplados en el anexo VII.

Aquellos buques que cuenten con médico a bordo no estarán obligados a llevar los modelos de armarios detallados en dicho anexo, pero sí deberán incluir el contenido obligatorio del anexo II que le corresponda según el tipo de buque, sin perjuicio de que a criterio del médico responsable se pueda aumentar dicho contenido, tanto en número de especialidades como en cantidad, en relación proporcional a las personas que vayan a bordo.

Artículo 5. Información sobre el uso del contenido de los botiquines.

El botiquín irá obligatoriamente acompañado de la guía sanitaria a bordo editada por el Instituto Social de la Marina. Dicha guía se facilitará con carácter gratuito y en ella se explicará el modo de utilización del contenido del botiquín.

La guía sanitaria a bordo no será en ningún caso sustitutiva de la asistencia médica por radio, a que se refiere el artículo 16 del presente Real Decreto, sino complementaria de la misma.

Los buques que por su actividad estén obligados a llevar antidotos, deberán disponer a bordo además, de la guía de primeros auxilios para uso en caso de accidentes relacionados con mercancías peligrosas editada por la Organización Marítima Internacional (OMI).

Artículo 6. Prescripción, dispensación y control de fármacos.

1. Para la dotación y reposición de los fármacos componentes de la dotación preceptiva de los botiquines a bordo, se cumplimentará el apartado 1 del modelo unificado de solicitud incluido como anexo VIII, el cual será presentado en formato electrónico a través del servicio correspondiente del Registro electrónico disponible en la Sede Electrónica de la Seguridad Social, o bien a través del Registro Electrónico General disponible en el Punto de Acceso General electrónico de la Administración General del Estado, mediante el uso de un sistema de firma admitido de los previstos en el artículo 10 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

2. El médico del centro de sanidad marítima del Instituto Social de la Marina competente, valorará la oportunidad de la prescripción, emitiendo en su caso la receta correspondiente, conforme a los modelos recogidos en el anexo X.

En el caso de los medicamentos estupefacientes, los facultativos de los centros de sanidad marítima del Instituto Social de la Marina formalizarán la prescripción utilizando las recetas específicas para dicho fin proporcionadas por el servicio competente de la comunidad autónoma, con la anotación impresa de su uso exclusivo para el botiquín del barco. En el lugar del nombre del paciente figurará el nombre del barco a cuyo botiquín vaya destinado el fármaco estupefaciente, y en el lugar del DNI del paciente constará el NIF del armador o empresa y su nombre o razón social.

3. Respecto a la adquisición de medicamentos extranjeros, los interesados deberán presentar la correspondiente solicitud ante los departamentos de medicamentos extranjeros de la comunidad autónoma correspondiente, adjuntando el informe emitido por un médico de sanidad marítima del Instituto Social de la Marina justificativo de su suministro.

4. La dispensación de los fármacos para la dotación y reposición de los botiquines se efectuará en las oficinas de farmacia abiertas al público o en los servicios farmacéuticos designados por la comunidad autónoma, según corresponda, de acuerdo con la legislación vigente.

5. El control de los fármacos que componen la dotación de los botiquines de a bordo será realizado por el responsable sanitario del buque. Cuando dicho responsable desembarque actualizará, en su caso, el documento del contenido del botiquín de a bordo para conocimiento del próximo responsable sanitario.

Artículo 7. Revisión periódica de botiquines.

1. La revisión periódica de los botiquines generales y auxiliares será efectuada con una periodicidad máxima de un año, por los médicos o enfermeros de sanidad marítima del Instituto Social de la Marina, sin perjuicio de las actuaciones que, en tal sentido, correspondan a la Inspección de Trabajo y Seguridad Social o a las capitanías marítimas.

El control de los botiquines auxiliares será realizado junto a la revisión del botiquín general del buque.

La revisión del botiquín de las balsas salvavidas se hará coincidir con la revisión de mantenimiento de las mismas y será llevada a cabo por las estaciones de servicio reconocidas por la autoridad competente.

2. En todas las revisiones se comprobará que los botiquines de a bordo cumplen con lo dispuesto en este real decreto, que su dotación es la reglamentaria, las condiciones de conservación del continente y contenido son adecuadas, se respetan las fechas de caducidad de los componentes y se encuentran debidamente señalizados e identificados. Asimismo, se verificará la existencia, registro y custodia de la documentación sanitaria obligatoria en función del tipo de botiquín.

Artículo 8. Procedimiento de revisión de los botiquines.

1. Para llevar a cabo la revisión de los botiquines de a bordo, el armador o representante legal de la empresa deberá cumplimentar los apartados correspondientes del modelo unificado de solicitud incluido como anexo VIII.

2. La solicitud cumplimentada deberá presentarse en formato electrónico a través del servicio correspondiente del Registro electrónico disponible en la Sede Electrónica de la Seguridad Social, o bien a través del Registro Electrónico General disponible en el Punto de Acceso General electrónico de la Administración General del Estado, mediante el uso de un sistema de firma admitido de los previstos en el artículo 10 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre.

3. La solicitud deberá ir acompañada del documento de control del contenido del botiquín o botiquines de los que se solicita la revisión, cumplimentados por el responsable sanitario de a bordo, cuya fecha no será superior a los quince días previos a la solicitud de revisión.

4. El responsable del Instituto Social de la Marina que efectúe la revisión del botiquín o botiquines de a bordo podrá solicitar cuantas pruebas o evidencias estime precisas para verificar el cumplimiento de los requisitos establecidos con relación al continente, contenido, ubicación, señalización y mantenimiento del botiquín de a bordo.

5. El resultado de la revisión del botiquín de a bordo se hará constar en el certificado de revisión del botiquín correspondiente que será proporcionado por el Instituto Social de la Marina, y se ajustará a los modelos incluidos en el anexo VI.

6. El procedimiento descrito no será aplicable para las revisiones de botiquines que se practiquen por los médicos de los centros asistenciales del Instituto Social de la Marina en el extranjero ni a las que se pueden llevar a efecto, con carácter excepcional, por el personal sanitario de los buques asistenciales del Instituto Social de la Marina. Dicho procedimiento tampoco es aplicable, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 7.1, a la revisión de los botiquines de las balsas salvavidas.

7. Los posibles incumplimientos detectados en relación a la disponibilidad de los correspondientes certificados válidos de revisión del botiquín o botiquines preceptivos a bordo, se pondrán en conocimiento de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social y de la administración marítima competente, a los efectos oportunos.

CAPÍTULO III Instalaciones y personal sanitario. Responsabilidades

Artículo 9. Local de cuidados médico-sanitarios.

1. Con carácter general, todo buque de arqueo bruto (GT) superior a 500, con una dotación igual o superior a quince tripulantes y que efectúe viajes que excedan de cuarenta y ocho horas de duración deberá disponer de un local independiente que permita la administración de cuidados sanitarios en condiciones materiales e higiénicas satisfactorias.

Todos los remolcadores del grupo III, clase número 3.4 (anexo I, sección 2), de arqueo bruto (GT) superior a 500, deberán disponer de esta dependencia a bordo, independientemente de su dotación mínima de tripulantes.

Los buques pesqueros de nueva construcción o que hayan efectuado cambios significativos en los espacios de alojamiento a partir del día 3 de julio de 2020, de más de 500 toneladas de registro bruto (TRB) en los que viajen quince o más pescadores durante más de tres días o de 45 metros de eslora L o más, independientemente del número de tripulantes y de la duración del viaje, deberán disponer de un local separado que permita dispensar cuidados médicos.

Las instalaciones de los locales de cuidados medico sanitarios deberán estar adecuadamente equipadas, y mantenidas en condiciones higiénicas.

El número mínimo de camas que debe tener el local de cuidados sanitarios es de dos. Cuando el número de personas embarcadas exceda de veinte, contará al menos con tres camas.

El local de cuidados sanitarios debe estar situado en un lugar de fácil acceso, que permita una evacuación lo más rápida posible en casos de emergencia, y donde sus ocupantes puedan estar alojados cómodamente y recibir la asistencia de forma adecuada. Deberá estar concebido de manera que permita realizar desde él la consulta médica por radio y permita la ubicación en su interior del botiquín reglamentario a bordo con todos sus componentes.

Los ocupantes del mismo deben disponer, para su uso exclusivo, de retretes situados en el propio local o en su proximidad inmediata. El local de cuidados sanitarios no podrá destinarse, en ningún caso, a otro uso que no sea la asistencia sanitaria.

2. Todo buque cuya tripulación comprenda 100 trabajadores o más y que efectúe un trayecto internacional de más de tres días, deberá contar entre su tripulación con un médico encargado de la asistencia médica de los trabajadores.

Artículo 10. Responsable de suministro y renovación del botiquín.

El suministro y la renovación del contenido del botiquín y de los antídotos se realizará bajo la responsabilidad exclusiva del empresario, sin que en ningún caso pueda implicar ninguna carga financiera para los tripulantes.

Artículo 11. Gestión del botiquín y de la asistencia sanitaria.

La responsabilidad de la gestión del botiquín y de los antídotos quedará encomendada al capitán o persona que ostente el mando del buque. Sin perjuicio de ello, éstos podrán delegar las tareas de uso y mantenimiento de dicho botiquín en uno o más tripulantes especialmente designados por su competencia, según lo estipulado en el artículo 14 del presente Real Decreto.

En el caso de una urgencia médica a bordo, el capitán, patrón o responsable sanitario, procurará obtener consejo médico, adoptando las medidas oportunas para lograr, lo más rápidamente posible, los medicamentos, antídotos y material médico que en ese momento no se encuentren a bordo, y que sean necesarios para el adecuado tratamiento del paciente.

El capitán o la persona que ostente el mando del buque deberá, asimismo, poner todos los medios a su alcance para que el paciente embarcado reciba la oportuna asistencia en tierra a la mayor brevedad, cuando así lo haya aconsejado el médico que realice la consulta. Las medidas adoptadas al respecto lo serán, igualmente, con cargo al empresario, sin que puedan imputarse cargas financieras a los tripulantes.

CAPÍTULO V Asistencia médica a distancia

Artículo 16. Consulta médica por radio.

Con el fin de garantizar una asistencia médica de urgencia a las tripulaciones, se establece la competencia del Centro Radio-Médico Español dependiente del Instituto Social de la Marina, como servicio gratuito y permanente.

El Instituto Social de la Marina garantizará que los médicos que presten sus servicios en el Centro Radio-Médico Español tengan una formación continuada y específica respecto a las condiciones particulares que existen a bordo de los buques.

El Centro Radio-Médico Español podrá poseer, con el acuerdo de los trabajadores afectados y con el fin de optimizar la asistencia médica por radio, datos personales de carácter médico. Dichos datos tendrán un tratamiento confidencial.

VII. «Prevención y lucha contra la contaminación»

Tema 15.

TRLPEMM RDL 2/2011: Prevención y lucha contra la contaminación en el dominio público portuario; Recepción de desechos y residuos procedentes de buques (Libro primero: Título IV: Artículos 62 y 63).

TÍTULO IV Medio ambiente y seguridad

Artículo 62. Prevención y lucha contra la contaminación en el dominio público portuario.

1. Se prohíben los vertidos o emisiones contaminantes, ya sean sólidos, líquidos o gaseosos, en el dominio público portuario, procedentes de buques o de medios flotantes de cualquier tipo.

No tienen la consideración de vertidos las obras de relleno con materiales de origen terrestre o marítimo para la modificación o ampliación de puertos.

2. Las instalaciones de manipulación y transporte de mercancías, las refinerías de petróleo, las factorías químicas y petroquímicas, las instalaciones de almacenamiento y distribución de productos químicos y petroquímicos, las instalaciones para el abastecimiento de combustibles a buques, los astilleros e instalaciones de reparación naval, así como cualquier otra actividad comercial o industrial que se desarrolle en el dominio público portuario, deberán contar con medios suficientes para la prevención y lucha contra la contaminación accidental, marina, atmosférica y terrestre, de acuerdo con lo establecido en la normativa aplicable y, en su caso, en los Pliegos de Prescripciones Particulares de los servicios portuarios, en las condiciones particulares para la prestación de los servicios comerciales, en las condiciones fijadas por la Autoridad Portuaria en el contenido de las licencias o en las cláusulas de las autorizaciones y concesiones.

Dichas instalaciones deberán contar con un plan de contingencias por contaminación accidental, que será tenido en cuenta por la Autoridad Portuaria correspondiente para la elaboración del Plan Interior de Contingencias del Puerto, que será aprobado de acuerdo con lo previsto en la normativa aplicable. El Plan Interior de Contingencias formará parte de las Ordenanzas del Puerto.

La disponibilidad de estos medios será exigida por la Autoridad Portuaria para autorizar la prestación de los servicios y el funcionamiento de las instalaciones portuarias incluidas en el párrafo primero de este apartado.

3. Las Autoridades Portuarias colaborarán con las Administraciones competentes en la prevención y control de las emergencias por contaminación accidental en la zona de servicio de los puertos que gestionen.

4. Todos los vertidos desde tierra al mar requerirán autorización de la Administración competente, sin perjuicio de la autorización o concesión de ocupación de dominio público que, en su caso, otorgará la Autoridad Portuaria.

Artículo 63. Recepción de desechos y residuos procedentes de buques.

1. Las Autoridades Portuarias elaborarán y aprobarán cada tres años un Plan de Recepción de Residuos, con el contenido establecido en el Real Decreto 1381/2002 (derogado por Real Decreto 128/2022) sobre instalaciones portuarias de recepción de desechos generados por los buques y residuos de carga, previo informe de Puertos del Estado.

2. Los desechos generados por buques deberán descargarse a tierra, debiendo solicitar a tal efecto el servicio portuario de recepción de desechos generados por buques regulado en el artículo 132 de esta ley.

3. Las refinerías de petróleo, factorías químicas y petroquímicas, instalaciones para el almacenamiento y distribución de productos químicos y petroquímicos e instalaciones para el abastecimiento de combustibles líquidos que posean terminales de carga o descarga de hidrocarburos en zonas portuarias, cuyas características así lo justifiquen, así como los astilleros e instalaciones de reparación naval o de desguace deberán disponer, en las cercanías de los terminales y muelles, de servicio de recepción de los residuos de carga y de las aguas de lastre de los buques con destino a dichas instalaciones, regulados por los anexos I y II del Convenio MARPOL 73/78, así como de los medios necesarios para prevenir y combatir los derrames. Los titulares de estas instalaciones portuarias deberán disponer, además, de servicios de recepción para los desechos generados por los buques correspondientes a los anexos I, IV, V y VI del Convenio MARPOL 73/78, en las condiciones establecidas en las Prescripciones Particulares, en el caso de que no exista ninguna empresa prestadora con licencia para prestar este servicio en el ámbito geográfico de dichas instalaciones.

Los desechos y residuos recogidos deberán ser sometidos a procesos de tratamiento y eliminación adecuados conforme a la normativa vigente; en el caso de que dichos procesos no se lleven a cabo con medios propios, los titulares de estas instalaciones portuarias deberán acreditar un compromiso de aceptación de los desechos y residuos por parte de un gestor debidamente autorizado.

Los astilleros y las instalaciones y empresas de reparación naval o de desguace deberán disponer de instalaciones y medios para la recepción y tratamiento de sustancias que contribuyan a agotar la capa de ozono y los equipos que contienen dichas sustancias cuando éstos se retiren de los buques, según se contempla en el anexo VI del Convenio MARPOL 73/78.

Sin perjuicio de las autorizaciones que sean exigibles por otras Administraciones, la disponibilidad de estos servicios de recepción será exigida por la Autoridad Portuaria para autorizar el funcionamiento de las instalaciones portuarias incluidas en los apartados anteriores. Asimismo, su no disponibilidad podrá ser causa para no autorizar la entrada de buques con destino a dichas instalaciones portuarias.

4. Los titulares de las citadas instalaciones portuarias deberán aprobar un Plan de Recepción de Desechos y Residuos con arreglo a lo indicado en el anexo I del Real Decreto 1381/2002, de 20 de diciembre, que deberá ser aprobado por la Autoridad Portuaria y que pasará a formar parte del Plan de Recepción del Puerto. Trimestralmente, comunicarán a la Autoridad Portuaria la relación de servicios de recogida realizados, indicando el buque, el tipo de desecho o residuo y la cantidad recibida, entre otros datos que se les soliciten. Además, a cada buque que utilice sus servicios de recepción, estas instalaciones portuarias deberán expedir un recibo de residuos MARPOL, según el modelo unificado que figura en el anexo III del Real Decreto 1381/2002, de 20 de diciembre. La Autoridad Portuaria podrá supervisar el cumplimiento del Plan de Recepción de los titulares de dichas instalaciones.

5. En el supuesto de buques que no tengan como destino alguna de las instalaciones referidas anteriormente, corresponderá a las empresas que efectúen las operaciones de carga o descarga del buque garantizar la recepción de residuos de carga procedentes del mismo, si los hubiere, así como los que se encuentren en las zonas de tránsito y maniobra, evitando y combatiendo, en su caso, los derrames de carga accidentales.

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

Artículo 2. Definiciones.

A efectos de lo dispuesto en este real decreto, se entiende por:

[...]

i) «Desechos de buques»: Los desechos generados por buques, los residuos de carga y los desechos pescados de manera no intencionada. Los desechos de buques se consideran residuos con arreglo a lo establecido en el artículo 3.a) de la Ley 22/2011, de 28 de julio, de residuos y suelos contaminados.

j) «Desechos generados por buques»: Los desechos que se producen durante el servicio de un buque, distintos de los residuos de carga, contemplados en los anexos I, IV, V y VI del Convenio MARPOL.

k) «Desechos pescados de manera no intencionada»: Los desechos recogidos en las artes de pesca de forma no intencionada durante operaciones de pesca.

l) «Embarcación de recreo»: Cualquier embarcación, con independencia de su medio de propulsión, que tenga una eslora comprendida entre 2,5 y 24 metros, proyectada y destinada para fines recreativos o deportivos, y que no transporte más de 12 pasajeros.

m) «Entidad gestora del puerto»: La entidad pública a cuyo cargo se encuentra la administración y gestión de un puerto. Dentro de esta denominación se engloban las autoridades portuarias de los puertos de titularidad estatal y las autoridades competentes en los puertos bajo jurisdicción de una comunidad autónoma litoral.

n) «Escala»: La entrada, estancia y salida de un buque en un puerto.

ñ) «Escalas frecuentes»: Las escalas de un buque en el mismo puerto al menos una vez por quincena.

o) «Escalas regulares»: Los trayectos repetidos del mismo buque que formen un patrón constante entre puertos determinados o una serie de viajes con salida y destino en el mismo puerto sin escalas intermedias.

p) «GISIS»: El sistema mundial integrado de información marítima establecido por la Organización Marítima Internacional (OMI).

q) «Instalación portuaria receptora»: Toda instalación fija, flotante o móvil capaz de prestar el servicio de recepción de desechos de buques.

r) «Puerto»: Un lugar o zona geográfica que reúna condiciones físicas, naturales o artificiales y de organización que permitan la realización de operaciones de tráfico portuario de buques, y sea autorizado para el desarrollo de estas actividades por la Administración pública competente, incluido el fondeadero dentro de la competencia del puerto.

s) «Residuos de carga»: Los restos de cualquier material de carga embarcado que queden en la cubierta, en las bodegas o en los tanques tras las operaciones de carga y descarga, incluidos el exceso o el derramamiento en la carga y descarga, ya sea en estado seco o húmedo o arrastrados en el agua de lavado, excluido el polvo de la carga que quede en la cubierta tras el barrido o el

polvo depositado en las superficies exteriores del buque, contemplados en los anexos I, II y V del Convenio MARPOL.

t) «Tarifa directa»: Una tarifa abonada por los buques directamente a la instalación portuaria receptora por las cantidades efectivas entregadas de desechos de buques que no están cubiertas en el pago de la tarifa indirecta.

u) «Tarifa indirecta o fija»: Una tarifa abonada por los buques por la puesta a disposición y prestación de servicios por parte de las instalaciones portuarias receptoras, independientemente de la entrega efectiva de los desechos de buques.

v) «Tráfico regular»: El tráfico basado en una lista publicada o programada de horas de salida y de llegada entre puertos determinados o las travesías recurrentes que constituyan un programa horario reconocido.

w) «Tratamiento»: Las operaciones de valorización o eliminación, incluida la preparación anterior a la valorización o eliminación.

Artículo 3. Ámbito de aplicación.

1. Las disposiciones de este real decreto se aplicarán a:

a) Los buques, cualquiera que sea el pabellón que enarbolan, que hagan escala u operen en un puerto español, excepto los buques que estén afectos a la prestación de servicios portuarios y los buques de Estado.

b) Todos los puertos españoles en los que hagan escala los buques incluidos en el ámbito de aplicación previsto en el párrafo anterior.

2. A los efectos de evitar demoras innecesarias a los buques, las obligaciones de entrega de desechos de buques y de pago de la tarifa indirecta previstas en los artículos 17 y 18 no serán de aplicación a los fondeaderos, siempre y cuando los buques no realicen durante el fondeo actividades comerciales de embarque y desembarque de pasajeros o de carga y descarga de mercancías, y la escala en fondeadero sea inferior a siete días y no se den las circunstancias previstas en el artículo 17.6.

Artículo 10. Notificación e investigación de supuestas deficiencias de las instalaciones portuarias receptoras.

1. El capitán, la compañía naviera o, en su caso, el armador de un buque español que vaya a notificar las supuestas deficiencias de una instalación portuaria receptora situada fuera del territorio nacional, dirigirá a la Dirección General de la Marina Mercante, debidamente cumplimentado y firmado, el formulario contenido en el apéndice 1 de las «Orientaciones refundidas para los proveedores y usuarios de las instalaciones portuarias de recepción» de la OMI (MEPC.1/Circ.834/Rev.1), o, en su caso, el formulario de la OMI que lo sustituya. Dicho formulario estará disponible en el portal de internet del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

2. La Dirección General de la Marina Mercante notificará a las autoridades del Estado rector del puerto correspondiente y a la OMI, mediante los formularios y procedimientos definidos por esta última, las supuestas deficiencias de las instalaciones portuarias receptoras comunicadas a España en su calidad de Estado de abanderamiento.

3. Las administraciones portuarias adoptarán las medidas necesarias para que se investiguen y se notifiquen los resultados de estas investigaciones mediante los formularios y procedimientos

de la OMI, todos los casos de supuestas deficiencias de instalaciones portuarias receptoras comunicados a España en su calidad de Estado rector del puerto, correspondiendo a Puertos del Estado actuar como punto de contacto nacional.

Cuando se trate de puertos de titularidad estatal, corresponderá a las autoridades portuarias realizar la investigación y notificar el resultado de la misma a Puertos del Estado. Cuando se trate de puertos de titularidad de una comunidad autónoma estas funciones corresponderán a las autoridades autonómicas competentes. En ambos casos Puertos del Estado notificará los resultados de estas investigaciones a la OMI y al Estado de abanderamiento que informó.

Las administraciones portuarias podrán recabar la cooperación de la administración marítima, en el ámbito de sus competencias, para el ejercicio de las funciones anteriores.

Artículo 11. Planes de recepción y manipulación de desechos de buques.

1. La entidad gestora del puerto aprobará y aplicará un plan de recepción y manipulación de desechos, previa consulta a las partes interesadas y de conformidad con lo establecido en este real decreto, en especial con los requisitos que figuran en el anexo I. El contenido del plan garantizará la correcta gestión ambiental de los mismos.

2. La entidad gestora del puerto deberá aprobar un nuevo plan de recepción y manipulación de desechos de buques al menos cada cinco años y, en todo caso, cuando se introduzcan cambios significativos que afecten al funcionamiento del puerto o a la prestación del servicio. Si en esos cinco años no se produce ningún cambio significativo, el nuevo proceso de aprobación podrá consistir en la validación del plan existente.

[...]

Artículo 12. Guías de Usuario.

1. La entidad gestora del puerto elaborará una Guía de Usuario de los elementos esenciales de los planes de recepción y manipulación de desechos de buques, que contendrá, de una manera sencilla y abreviada, la siguiente información:

- a) Situación de las instalaciones portuarias receptoras correspondientes a cada muelle, y, cuando proceda, el horario de apertura.
- b) Lista de los desechos de buques, gestionados normalmente por el puerto.
- c) Lista de los puntos de contacto, los gestores de las instalaciones portuarias receptoras y los servicios ofrecidos.
- d) Descripción de los procedimientos de entrega de desechos de buques.
- e) Descripción de los sistemas de recuperación de los costes, incluyendo los sistemas de gestión de residuos y de financiación, mencionados en el anexo IV.

2. Las Guías de Usuario estarán actualizadas y disponibles, al menos, en castellano y en inglés.

3. Dicha información estará disponible por medios electrónicos en el sistema de intercambio de información marítima SafeSeaNet y se hará pública a través del portal de internet de la entidad gestora del puerto y de las instalaciones portuarias receptoras de desechos de buques.

TÍTULO IV De los vertidos en el mar

Artículo 31. Vertidos desde tierra al mar.

Los vertidos desde tierra al mar se regularán por su normativa específica y por las prescripciones de los convenios marinos regionales que resulten de aplicación en función de su ubicación geográfica, sin perjuicio de las facultades de las Comunidades Autónomas de establecer normas adicionales de protección del medio ambiente en su territorio.

Artículo 32. Vertido de desechos u otras materias desde buques y aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar

1. Por «vertido» se entiende:

- a) toda evacuación deliberada en el mar de desechos u otras materias desde buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar;
- b) todo hundimiento deliberado en el mar de buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar;
- c) todo almacenamiento de desechos u otras materias en el lecho del mar o en el subsuelo de éste desde buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar; y
- d) todo abandono o derribo in situ de plataformas u otras construcciones en el mar, con el único objeto de deshacerse deliberadamente de ellas.

2. El «vertido» no incluye:

- a) la evacuación en el mar de desechos u otras materias resultante, directa o indirectamente, de las operaciones normales de buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar y de su equipo, salvo los desechos u otras materias que se transporten en buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar destinados a la evacuación de tales materias, o se transborden a ellos, o que resulten del tratamiento de tales desechos u otras materias en esos buques, aeronaves, plataformas o construcciones;
- b) el depósito de materias u otras sustancias para un fin distinto a su mera evacuación, siempre que dicha colocación no sea contraria a los objetivos de la presente ley.

3. Queda prohibido con carácter general el vertido en el medio marino de desechos u otras materias, excepto los siguientes:

- a) materiales de dragado;
- b) desechos de pescado o materiales resultantes de las operaciones de elaboración del pescado;
- c) materiales geológicos inorgánicos inertes, es decir, material geológico sólido, no elaborado químicamente, cuyos componentes químicos no es probable que se liberen en el medio marino;
- d) flujos de dióxido de carbono resultantes de los procesos de captura de dióxido de carbono para su secuestro.

4. No obstante lo anterior, no se autorizarán vertidos en el mar de materiales enumerados en el apartado anterior que contengan niveles de radiactividad mayores que las concentraciones de minimis (exentas) definidas por el Organismo Internacional de la Energía Atómica de la Organización de Naciones Unidas.

5. El vertido de los flujos de dióxido de carbono resultantes de los procesos de captura de dióxido de carbono para su secuestro sólo podrá autorizarse si se cumplen todas y cada una de las siguientes condiciones:

- a) la evacuación se hace en una formación geológica del subsuelo marino;
- b) los flujos están constituidos casi en exclusividad por dióxido de carbono, si bien podrán contener algunas otras sustancias asociadas procedentes del material de origen y/o de los procesos de captura y secuestro utilizados; y
- c) no se añaden desechos u otras materias con el propósito de eliminar dichos desechos o materias;
- d) tales actividades se encuentren expresamente permitidas por los convenios marinos regionales que resulten de aplicación en función de la zona geográfica donde se proyecte su realización.

6. Cualquier actividad de vertido de los materiales deberá ser autorizada previamente por la autoridad competente, en función de la ubicación geográfica del lugar donde se solicita realizar el vertido. **Dicha autorización será otorgada por la Autoridad Portuaria si se realiza en dominio público portuario, o la autoridad marítima si se realiza fuera del mismo.**

7. Las autorizaciones de vertido requerirán informe previo favorable del Ministerio Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, a los efectos de determinar su compatibilidad con la estrategia marina correspondiente, sin perjuicio de otros informes previstos en la legislación vigente.

[...]

Artículo 33. Incineración en el mar.

Queda prohibida, con carácter general, la incineración en el medio marino de cualesquiera desechos u otras materias. Por incineración en el mar se entiende la quema de desechos u otras materias a bordo de un buque, una plataforma u otra construcción en el mar para su eliminación deliberada por destrucción térmica, salvo la de aquellos desechos u otras materias resultantes, directa o indirectamente, de las operaciones normales de los mismos.

Artículo 34. Excepciones.

Las disposiciones de los dos artículos anteriores no se aplicarán cuando sea necesario salvaguardar la seguridad de la vida humana o de buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar, en casos de fuerza mayor debidos a las inclemencias del tiempo o en cualquier otro caso que constituya un peligro para la vida humana o una amenaza real para buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar, si el vertido o la incineración en el mar parecen ser el único medio para evitar la amenaza y si existe toda probabilidad de que los daños resultantes de dicho vertido o de dicha incineración en el mar sean menores que los que ocurrirían de otro modo. Dicho vertido o dicha incineración en el mar se llevará a cabo de forma que se reduzca al mínimo la probabilidad de causar daños a los seres humanos o comprometer la consecución del buen estado ambiental y se pondrá inmediatamente en conocimiento de la Administración ambiental y de la Autoridad marítima o portuaria competentes. En caso de que dichos órganos pertenezcan a la misma administración, se entenderá cumplido el trámite con la comunicación sólo a uno de ellos, que lo trasladará de oficio al otro.

Artículo 35. Colocación de materias sobre el fondo marino.

1. Queda prohibido, con carácter general, el depósito de materias u otros objetos sobre el fondo marino cuando dicha actividad tenga por objeto su mera evacuación y/o abandono.

2. Se prohíbe, con carácter general, la colocación de embarcaciones de cualquier clase, excepto aquellas que se destinen a la instalación de arrecifes artificiales y sean autorizados para ello conforme a la normativa aplicable y de plataformas para la extracción de gas o petróleo en desuso, o restos de las mismas, sobre el fondo marino. [...]

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

Tema 16.

Ley 14/2014, de 24 de julio: Certificación pública de determinados expedientes de derecho marítimo, de la protesta de mar por incidencias del viaje (Títulos X: Capítulo II Artículo 504).

TÍTULO X Certificación pública de determinados expedientes de derecho marítimo

CAPÍTULO II De la protesta de mar por incidencias del viaje

Artículo 504. Acreditación de las incidencias.

1. En los casos en que la legislación aplicable exija que el capitán al llegar al puerto de destino haga constar algunas incidencias del viaje, deberá hacerlo ante la Capitanía Marítima, de acuerdo con lo dispuesto en la ley, y si se tratara de un país extranjero, ante el cónsul español.

Podrá también utilizarse este expediente para acreditar las incidencias cuando el capitán lo considerase conveniente.

2. En el plazo de veinticuatro horas a contar desde su llegada al puerto de destino el capitán deberá entregar una copia de la parte correspondiente del Diario de Navegación y del acta en que hubiera hecho constar las incidencias producidas, así como, en su caso, una copia de la diligencia de protesta de incidencias instruida en un puerto de arribada previo al de destino. Asimismo, deberá entregar una copia del acta de protesta a todos los interesados, que sean conocidos, en los hechos acaecidos y, en su caso, entregará inexcusablemente copia compulsada en el supuesto previsto en el artículo 187.

Tema 17.

Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante: Régimen sancionador: Concepto y clasificación de las infracciones, su tipicidad por ámbitos y responsables en los supuestos de infracciones en materia de Marina Civil (Libro tercero: Título IV: Capítulo I). Obligaciones de consignación de los hechos producidos (Artículo 319).

TÍTULO IV Régimen sancionador

CAPÍTULO I Infracciones

Artículo 305. Concepto y clasificación.

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

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

Artículo 306. Infracciones leves.

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

Se incluye un ejemplo de infracción de cada uno de los ámbitos.

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

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

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

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

3. **Infracciones contra la seguridad marítima**:

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

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

4. **Infracciones contra la ordenación del tráfico marítimo**:

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

5. **Infracciones relativas a la contaminación del medio marino**:

- c) El incumplimiento de la normativa y de las instrucciones dictadas por la Autoridad competente en relación con las obligaciones de entrega de residuos generados por los buques y residuos de carga.

Artículo 307. Infracciones graves.

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

Se incluye un ejemplo de infracción de cada uno de los ámbitos.

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

- 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.

2. Infracciones contra la seguridad y protección marítimas:

- 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.

3. Infracciones contra la ordenación del tráfico marítimo:

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

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

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

5. Infracciones en la prestación de servicios portuarios:

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

Artículo 308. Infracciones muy graves.

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

Se incluye un ejemplo de infracción de cada uno de los ámbitos

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

- 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.

2. Infracciones contra la seguridad marítima:

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

3. Infracciones contra la ordenación del tráfico marítimo:

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

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

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

5. Infracciones en la prestación de servicios portuarios:

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

Artículo 309. Prescripción.

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

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

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

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

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

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

Artículo 310. Responsables.

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

[...]

2. Supuestos de infracciones en materia de Marina Civil:

- a) En las infracciones cometidas con ocasión de la navegación marítima de buques civiles no mercantes, o con motivo de la instalación de plataformas fijas u otras construcciones situadas fuera de la zona de servicio de los puertos, la persona física o jurídica titular de la actividad empresarial que realice el buque, la plataforma o construcción o, en el caso de buques utilizados exclusivamente en la navegación de recreo, la persona física o jurídica propietaria de la embarcación, o la que sea directamente responsable de la infracción. En estos supuestos serán responsables subsidiarios los capitanes o patrones de los buques.
- b) En las infracciones cometidas con ocasión de la navegación marítima de buques mercantes, la empresa naviera titular de la actividad o, en su defecto, el capitán del buque.
- c) En las infracciones cometidas por usuarios y, en general, por terceros que, sin estar comprendidos en los anteriores apartados, realicen actividades que se vean afectadas por la legislación reguladora de la Marina Mercante, la persona física o jurídica a la que vaya dirigido el precepto infringido o a la que las normas correspondientes atribuyan específicamente la responsabilidad.
- d) De las infracciones por contaminación del medio marino producidas desde buques, serán solidariamente responsables el naviero, el propietario, el asegurador de la responsabilidad civil y el capitán del buque. Si la infracción se cometiera desde plataformas fijas u otras instalaciones que se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, serán solidariamente responsables el propietario de las mismas, el titular de la actividad empresarial, en su caso, y el asegurador de la actividad.

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

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

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

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

CAPÍTULO II Sanciones y otras medidas

Artículo 319. Obligaciones de consignación de los hechos producidos.

Los capitanes de los buques vendrán obligados a consignar en el diario de navegación o en el rol de despacho y dotación, los hechos cometidos por personas que se encuentren a bordo durante la navegación y que, a su juicio, pudieran constituir infracción de las contempladas en

esta ley. El asiento será suscrito por el capitán y por el interesado o, caso de negarse éste, por dos testigos.

IX. «Despacho y escala del buque»

Tema 18.

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

TÍTULO I De la ordenación administrativa de la navegación

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

Artículo 18. Despacho de buques.

1. Para hacerse a la mar o, en general, para emprender la navegación, todo buque requiere la previa autorización de salida, que otorgará la Administración Marítima y se denominará «despacho», sin perjuicio de las preceptivas autorizaciones previas que corresponda conceder a otras autoridades y de los supuestos de autodespacho por el capitán y otras modalidades que se prevean reglamentariamente.
2. El despacho se concederá, a petición del armador, capitán o consignatario, siempre que se presente la Declaración General y el buque tenga en regla el resto de la documentación y certificados exigibles. El despacho sólo podrá negarse en virtud de causa legal o reglamentaria, por orden judicial o a solicitud de autoridad competente.
3. Reglamentariamente se regulará el régimen de despacho de buques.
4. El reglamento establecerá un régimen simplificado para los buques y embarcaciones de recreo, para los buques dedicados exclusivamente a la navegación por aguas interiores marítimas y para todos los que realicen trayectos cortos y de elevada rotación.

Real Decreto 186/2023, de 21 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento de Ordenación de la Navegación Marítima. Régimen aplicable al despacho de buques. CAPÍTULO II (artículos 5, 6, 9 a 17). El rol de despacho y dotación. CAPÍTULO III. Régimen de enrolamiento y desenrolamiento de los tripulantes. CAPÍTULO IV. Régimen de autorización de entrada y de estancia de los buques y embarcaciones en los espacios marítimos españoles. CAPÍTULO V.

CAPÍTULO II. Régimen aplicable al despacho de buques.

Artículo 5. El despacho de buques.

El despacho de un buque o embarcación es la autorización o habilitación otorgada por la Administración marítima para que emprenda la navegación para la actividad a que se va a dedicar, una vez que su capitán, armador, naviero o consignatario cumpla las formalidades exigidas en este capítulo.

Artículo 6. Acreditación del cumplimiento de los requisitos de seguridad de buques y embarcaciones.

1. Para hacerse a la mar o emprender la navegación, los buques y embarcaciones deberán acreditar ante la Administración marítima el cumplimiento de los requisitos de seguridad que les sean exigibles. Esta acreditación tendrá lugar de conformidad con lo dispuesto en este capítulo mediante:

- a) El despacho de régimen general mediante declaración responsable.
- b) El despacho mediante autorización expresa en los supuestos en los que así se prevé.
- c) El despacho simplificado.
- d) El autodespacho.

2. Cualquiera que sea su modalidad, el despacho de un buque o embarcación de pabellón español perderá su eficacia si se produce la finalización de la vigencia de cualquiera de sus certificados obligatorios. Esta misma regla se aplicará a los buques matriculados en algún país de la Unión Europea que operen en línea regular, incluido el servicio de transporte marítimo de cabotaje insular de pasajeros, así como los matriculados en terceros países debidamente autorizados para realizar cabotaje, que efectúen escalas en puertos españoles.

3. La acreditación del cumplimiento de los requisitos de seguridad marítima no eximirá al naviero o al armador del buque de la obligación de contar con las autorizaciones exigidas por otras Administraciones públicas.

4. Las solicitudes de despacho y la presentación de la documentación aneja se dirigirán a la Administración marítima a través de la ventanilla única de puertos del Estado, cuando así se prevea por la normativa reguladora de esta. En los demás casos, la presentación se efectuará a través de la sede electrónica asociada del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, en la cual se encontrarán los modelos de declaración responsable previstos en este capítulo.

5. Cualquiera que sea el régimen de despacho aplicable, el Director General de la Marina Mercante podrá establecer, por tiempo limitado y de forma motivada, la obligatoriedad de obtención de autorización expresa previa para la salida a la mar bien con carácter general o bien para determinados tipos de buques y embarcaciones. Esta medida se adoptará cuando resulte imprescindible para salvaguardar la seguridad marítima y el medio ambiente marino, o por causas o en situaciones excepcionales.

Artículo 11. Formalidades de despacho de buques en el régimen general y en el de autorización expresa.

1. Para obtener el despacho en el régimen general se presentará la documentación indicada en el apartado 4, acompañada de una declaración responsable, de conformidad con el artículo 69 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, en la que se manifieste que el buque o embarcación cumple con los requisitos exigidos para la navegación y que se compromete a mantener el cumplimiento de sus obligaciones durante el período de tiempo de vigencia del despacho.

En estos casos, el despacho se entenderá concedido con la presentación de esta declaración, acreditada por su entrada en el registro electrónico correspondiente, siempre que el buque no hubiera sido inmovilizado.

2. En los supuestos en los que se requiera autorización expresa, la solicitud de despacho de buque o embarcación se presentará al menos cuarenta y ocho horas antes de la hora estimada de salida y requerirá la presentación de la documentación prevista en el apartado 4.

3. Si la solicitud de despacho no reúne los requisitos exigidos, se requerirá al interesado para que, en un plazo de diez días, subsane la falta o acompañe los documentos preceptivos, con indicación de que, si así no lo hiciera, se le tendrá por desistido de su petición, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 68 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, de Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas.

Cuando la solicitud de despacho reúna los requisitos exigidos se resolverá en el plazo de cuarenta y ocho horas.

4. La documentación que deberá presentarse ante la Administración marítima para obtener el despacho en el régimen general y cuando sea necesaria la autorización expresa es la siguiente:

a) Una declaración general del capitán, que incluya la información referida al tipo de buque, su carga y la actividad que desarrolla.

b) La lista de tripulantes, que indique su identidad y cargo desempeñado a bordo.

Cuando se produzcan alteraciones en la composición de la lista de tripulantes se remitirá una nueva actualizada.

c) La lista de pasajeros, en aquellos buques obligados a ello reglamentariamente.

d) Cualquier otra documentación o información que se establezca reglamentariamente y que se refiera a requisitos de seguridad marítima exigibles.

Estos documentos se redactarán con arreglo a los modelos de formulario de simplificación normalizados de la Organización Marítima Internacional (OMI), de tamaño A4, previstos en el Convenio FAL-OMI (formularios FAL).

5. Cuando requieran autorización expresa los buques y embarcaciones de recreo que no estén sujetos al Convenio FAL-OMI, la solicitud se ajustará al modelo de declaración recogido en la sede electrónica asociada del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y acompañarán los siguientes documentos:

a) La lista de tripulantes.

b) La póliza de seguro o la garantía financiera que cubra la de responsabilidad civil de suscripción obligatoria, y el certificado de seguro o de la garantía financiera de accidentes que cubra a las personas embarcadas, donde las indemnizaciones del seguro o garantía financiera no podrán ser inferiores a las previstas para el seguro obligatorio de viajeros. El tomador de estos seguros será el propietario o armador del buque o embarcación. La duración del seguro o garantía financiera deberá cubrir, como mínimo, todo el período de navegación de las personas embarcadas.

Se aceptará certificación de un seguro de protección e indemnización (club P&I) siempre que acredite mención expresa a la cobertura equivalente o superior.

c) Copia del justificante de estar al corriente de pago de los impuestos vigentes que le correspondan por el desarrollo de esa actividad o el justificante de la exención, en su caso.

Artículo 12. Consecuencias del incumplimiento de los requisitos exigidos al buque para su navegación.

1. Presentada la solicitud de despacho, se denegará cuando la Administración marítima compruebe que un buque incumple los requisitos exigidos por el ordenamiento jurídico en materia de seguridad de la navegación, protección y prevención de la contaminación del medio ambiente marino.

2. La denegación de la autorización de salida o despacho se acordará y notificará en el plazo máximo de 48 horas a contar desde que finalizó el plazo sin que el interesado subsane la falta o acompañe los documentos preceptivos. La denegación del despacho impedirá al buque abandonar el puerto o terminal.

Si no se resuelve y notifica la autorización de despacho en el plazo de cuarenta y ocho horas, se entenderá denegada la solicitud.

3. La denegación del despacho de un buque se efectuará mediante resolución motivada del jefe de Distrito Marítimo o del capitán marítimo.

Contra la resolución de denegación de la autorización de salida o despacho se podrá interponer recurso de alzada ante el Director General de la Marina Mercante.

4. En caso de incumplimiento de los requisitos a que viene obligado un buque para su navegación, de manera motivada, se le prohibirá la salida del puerto y, en su caso, la Administración marítima adoptará las medidas que proceda.

Artículo 13. Autodespacho.

1. Se entiende por autodespacho el despacho realizado por el capitán del buque o embarcación, en los casos y circunstancias que se indican en el siguiente apartado.

2. Excepcionalmente, el capitán del buque o embarcación podrá llevar a cabo autodespacho en aquellos casos en los que no haya sido posible presentar la documentación exigida para el despacho, de conformidad con el artículo 11, por causas no atribuibles al buque o su tripulación.

Una vez que el buque o embarcación haya salido a la mar, a la mayor brevedad y, en todo caso, en un plazo inferior a setenta y dos horas, se remitirá a la Administración marítima la documentación prevista en el artículo 11. Asimismo, se hará constar la causa que impidió la normal presentación de la solicitud de despacho.

3. No será posible llevar a cabo el autodespacho cuando el buque o embarcación requiera una autorización expresa para su despacho, de acuerdo con este reglamento, o tuviera pendiente el cumplimiento de condiciones impuestas por la Administración marítima, incluida la constitución de garantías o avales.

Artículo 15. Régimen de despacho simplificado.

1. El despacho simplificado de buques o embarcaciones es aquel que se formaliza por los propios interesados, mediante declaración responsable y sin hacer entrega de la documentación de salida prevista en el artículo 11.

La sujeción al régimen de despacho simplificado no exime de la obligación de proporcionar la información exigida por otras Administraciones u organismos públicos.

2. Podrán acogerse al régimen simplificado de despacho:

a) Los buques de recreo de pabellón español.

- b) Las embarcaciones de recreo cuando naveguen con tripulación profesional.
 - c) Las embarcaciones y buques de recreo en arrendamiento náutico, de pabellón español y aquellos de pabellón comunitario o de tercer país que cumplan lo establecido en el apartado 3.
 - d) Los buques y embarcaciones de pabellón español de carácter histórico con tripulación profesional.
 - e) Los buques dedicados exclusivamente a la navegación por aguas interiores marítimas, como los remolcadores, embarcaciones y artefactos navales dedicados a los servicios de puertos, radas y bahías.
 - f) Los buques dedicados a navegaciones en las cuales el buque regrese al puerto de partida dentro de las veinticuatro horas desde su salida de aquel, aun habiendo realizado escalas en otros puertos o instalaciones.
 - g) Los buques o embarcaciones de pesca.
 - h) Los buques dedicados a navegaciones de línea regular, así como los de cabotaje y cabotaje consecutivo, que no siendo línea regular se efectúen con itinerarios repetitivos.
3. Los buques y embarcaciones de recreo de pabellón comunitario o de tercer país que deseen operar en arrendamiento náutico en aguas jurisdiccionales españolas, podrán acogerse al régimen de despacho simplificado siempre que hayan despachado, al inicio de su actividad, mediante el procedimiento de despacho con autorización expresa contemplado en el artículo 9.
4. La documentación será presentada a través de la sede electrónica asociada por el naviero, armador, propietario, fletador o consignatario del buque o embarcación, a la Capitanía Marítima donde tenga su base habitual o en cuyas aguas se encuentre el primer puerto español al que arribe. Se podrá iniciar la actividad desde el momento de presentación de la documentación.
5. Los buques y embarcaciones que dejen de realizar alguna de las actividades relacionadas en este artículo quedarán sujetos al régimen general de despacho.

Artículo 16. Presentación de documentación del régimen de despacho simplificado.

1. Los buques y embarcaciones dedicados a las navegaciones y actividades que puedan acogerse al régimen simplificado de despacho deberán poner a disposición de la Administración marítima, cuando les sea requerida, la siguiente documentación:

- a) Una declaración general del capitán.
- b) La lista de tripulantes. Las alteraciones en la lista de tripulantes se anotarán en el rol de acuerdo con lo estipulado en el capítulo III.

En este caso, la documentación se dirigirá al Distrito Marítimo o la Capitanía Marítima que corresponda y se presentará a través de la sede electrónica asociada del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

2. Cuando se trate de un buque o embarcación de pesca, se debe acreditar, además, la posesión de licencia, autorización o permiso de pesca.

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

Artículo 17. Comunicación de modificaciones en el régimen de despacho simplificado e incumplimientos.

1. Los buques y embarcaciones sujetos al régimen simplificado de despacho deberán comunicar inmediatamente cualquier modificación mediante la presentación de una nueva declaración responsable.

2. El régimen de despacho simplificado queda sin efecto:

a) Cuando se incumpla el deber de comunicación previsto en el apartado anterior.

b) En el caso de los buques y embarcaciones de pesca, cuando carezcan de la licencia, autorización o permiso de pesca necesario para el ejercicio de la actividad a la que vayan a dedicarse.

c) Cuando se constate que se llevan a cabo actividades diferentes a las declaradas.

d) Cuando por parte de los navieros, armadores, capitanes o patrones de los buques no se cumpla con la obligación de mantener el buque debidamente tripulado conforme a la resolución de tripulación mínima, así como mantener al buque conforme a los certificados y a la notificación inmediata de averías y accidentes de consideración conforme a dicho artículo, y en general cualquier otro aspecto recogido en la declaración responsable presentada.

3. En el caso de quedar sin efecto el despacho simplificado, de manera motivada, la Autoridad marítima podrá tomar las medidas que aseguren que el buque o embarcación no emprende de nuevo la navegación sin cumplir con los requisitos exigidos.

CAPÍTULO III. El rol de despacho y dotación

Artículo 19. Rol de despacho y dotación.

1. El rol de despacho y dotación es el documento exigido a los buques y embarcaciones de pabellón español que acredita el viaje que está realizando, así como el hecho de que lo ha emprendido previo cumplimiento de todos los requisitos legales y reglamentarios para su despacho.

Los buques y embarcaciones llevarán a bordo una copia actualizada, en versión impresa o electrónica, del rol de despacho y dotación.

2. El rol de despacho y dotación deberá contener la siguiente información, salvo aquella que no sea aplicable por el tipo de buque o embarcación, actividad o cualquier otro motivo:

a) Fotografía del buque o embarcación.

b) Nombre del buque o embarcación.

c) Matrícula del buque o embarcación.

d) Número de identificación del buque o embarcación (NIB)

e) Número OMI.

f) Características principales del buque o embarcación.

g) Información relativa a la paralización temporal o inactividad (tipo de inactividad)

h) Identidad, nacionalidad, cargo a bordo, titulación, certificados de suficiencia y fechas de enrolamiento y desenrolamiento de todos los miembros de la tripulación, así como del personal ajeno a la tripulación.

i) Información relativa al viaje en curso, puerto de salida y puerto de destino.

j) Observaciones.

Artículo 20. Formato del rol de despacho y dotación.

1. El rol tendrá un formato electrónico. Cuando un buque o embarcación carezca de dispositivos electrónicos, llevará una copia impresa del rol.

El naviero, armador o propietario del buque o embarcación deberá comunicar a la Administración marítima, a través de la sede electrónica asociada del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, la información prevista en el artículo anterior, así como sus modificaciones, a la mayor brevedad posible y a más tardar antes de la salida del buque o embarcación a la mar o, en caso de encontrarse en la mar, en el plazo máximo de veinticuatro horas.

Toda la información contenida en el rol será almacenada en las bases de datos de la Dirección General de la Marina Mercante.

2. El naviero, armador o propietario, bien directamente o a través del capitán o patrón del buque o embarcación, o del consignatario o persona autorizada legalmente, podrá obtener a través de la sede electrónica asociada del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, un rol electrónico consistente en una copia en un único documento electrónico, o un formato imprimible que permita la verificación de su autenticidad, que contenga toda la información actualizada del rol, así como el sello electrónico del Ministerio.

CAPÍTULO IV. Régimen de enrolamiento y desenrolamiento de los tripulantes

Artículo 21. Enrolamiento de miembros de la tripulación.

1. El enrolamiento de miembros de la tripulación de un buque o embarcación de pabellón español tiene por objeto la adscripción de un tripulante al servicio del buque en un cargo determinado y mantener cubierto, como mínimo, el personal con que corresponde dotar al buque para garantizar la seguridad de la navegación.

2. La composición de la tripulación de un buque o embarcación, así como los enrolamientos o desenrolamientos de tripulantes serán responsabilidad del armador, naviero o propietario, capitán o patrón, que velarán por que se cumpla la resolución de tripulación mínima de seguridad dictada por la Dirección General de la Marina Mercante o por la Capitanía Marítima, y de que todos sus miembros posean la titulación necesaria, así como los certificados de suficiencia, el documento de identidad del marino, el certificado médico y demás requisitos exigibles de acuerdo con las competencias de la Administración marítima.

Artículo 22. Enrolamientos múltiples y simultáneos.

1. Se podrá enrolar la misma tripulación en más de un buque o embarcación dedicado a la navegación interior o a la pesca local o de litoral, siempre y cuando se trate de buques o embarcaciones que presten servicio en el mismo puerto o en puertos cercanos.

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

En ambos casos, los miembros de la tripulación se podrán embarcar indistintamente en cada buque o embarcación sin necesidad de notificación previa, siempre y cuando se hagan a la mar cumpliendo con las tripulaciones mínimas establecidas para cada buque o embarcación y se anote en rol de despacho y dotación los miembros de la tripulación embarcados efectivamente.

2. Se autoriza el enrolamiento múltiple de tripulantes en embarcaciones que presten con carácter exclusivo servicios públicos de carácter no comercial, con independencia de los puertos en los que se realice la navegación.

3. Se podrá enrolar simultáneamente más de una tripulación en aquellos buques o embarcaciones cuyas tripulaciones estén sometidas a frecuentes rotaciones en función de los períodos de trabajo, siempre que cumplan con las tripulaciones mínimas establecidas.

En este caso solamente será necesario comunicar a la Administración marítima la identidad de los miembros de la tripulación cuando se produzca un cambio de los miembros que la componen.

Artículo 23. Comunicación de enrolamientos y desenrolamientos.

1. El naviero, armador o propietario del buque o embarcación, bien directamente o a través del capitán o patrón, o del consignatario o persona autorizada legalmente, deberá comunicar a la Administración marítima los enrolamientos y desenrolamientos que se produzcan en sus buques o embarcaciones. Esta comunicación se efectuará a la mayor brevedad posible y a más tardar antes de la salida del buque o embarcación a la mar o, en caso de encontrarse en la mar, en el plazo máximo de veinticuatro horas, a través de la sede electrónica asociada del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Una vez comunicados los enrolamientos y desenrolamientos, el armador podrá acceder a un documento con el sello electrónico del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, que será el documento acreditativo de la formalización del enrolamiento o el desenrolamiento.

2. La información sobre enrolamientos y desenrolamientos proporcionada por los armadores será incorporada a las bases de datos de la Dirección General de la Marina Mercante.

Artículo 24. Supervisión de enrolamiento y desenrolamiento de tripulantes.

1. La Administración marítima podrá controlar en cualquier momento el cumplimiento de los requisitos a cumplir por los tripulantes y tomará las medidas oportunas cuando se detecte alguna irregularidad o incumplimiento, aplicando, en su caso, el régimen sancionador que corresponda.

2. Durante los reconocimientos periódicos reglamentarios o durante la ejecución de aquellos que se lleven a cabo de oficio, la Administración marítima podrá verificar que la tripulación reúne todos los requisitos de composición, cualificación y aptitud exigidos por la normativa vigente en esta materia.

Artículo 25. Medidas provisionales y procedimiento de desenrolamiento de oficio.

1. La Administración marítima podrá retener un buque o embarcación para evitar que se haga a la mar cuando considere que se pone en riesgo la seguridad marítima debido a la concurrencia de alguna de las siguientes circunstancias que revele que se vulnera la normativa aplicable a la tripulación mínima de seguridad:

a) Que un tripulante enrolado no cumpla los requisitos de titulación y certificados exigidos en relación con el puesto que ha de desempeñar a bordo.

b) Que un tripulante no disponga o no se encuentre en vigor la libreta de navegación marítima o el documento de identidad del marino.

c) Que un tripulante enrolado no se encuentre a bordo.

2. Cuando concurra alguna o varias de las anteriores circunstancias, independientemente de si el tripulante es miembro o no de la tripulación mínima de seguridad del buque, el jefe del Distrito Marítimo o el capitán marítimo podrán proceder al desembarque de oficio del tripulante, sin que con ello se vean afectados los contratos entre el armador y el tripulante afectado, además de adoptar las medidas necesarias para salvaguardar la seguridad de la navegación.

Cuando el desembarque del tripulante conlleve que el buque o embarcación incumpla la resolución de tripulación mínima establecida se suspenderá el despacho hasta que se presente nueva lista de tripulantes.

3. La resolución que adopte el capitán marítimo o el jefe de Distrito Marítimo es recurrible en alzada ante el Director General de la Marina Mercante en el plazo de un mes desde su notificación, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 121 y concordantes de la Ley 39/2015, de 1 de octubre.

Artículo 26. Personas ajenas a la tripulación y al pasaje.

1. El capitán del buque o embarcación podrá autorizar el embarque de personas ajenas a la tripulación y al pasaje siempre que ello sea compatible con el número máximo de personas que pueden embarcar, de conformidad con los certificados reglamentarios del buque.

2. El capitán del buque o embarcación se cerciorará de que todas las personas ajenas a la tripulación y al pasaje disponen de un seguro vigente o de una garantía financiera que cubra los riesgos de muerte o accidente con ocasión del viaje o viajes marítimos o prueba de mar que realice el buque con tales personas a bordo. El tomador de estos seguros será bien el propietario o armador del buque o embarcación o bien la entidad de la que dependan las personas ajenas a la tripulación. Las indemnizaciones del seguro o garantía financiera no podrán ser inferiores a las previstas para el seguro obligatorio de viajeros. La duración del contrato deberá cubrir, como mínimo, todo el período de navegación de las personas ajenas a la tripulación.

3. Las personas a embarcar ajenas a la tripulación y al pasaje dispondrán de un documento de identificación válido, ya sea documento nacional de identidad o pasaporte.

El embarque de una persona sin capacidad legal para decidir requiere autorización expresa de quien ostente la patria potestad o representación legal.

4. Las personas ajenas a la tripulación y al pasaje quedarán sometidas a las normas de seguridad, disciplina y buen orden bajo la autoridad del capitán del buque o embarcación.

5. Al embarque de las personas ajenas a la tripulación y al pasaje le será de aplicación lo dispuesto en el artículo 23 y se comunicarán a la Administración marítima los siguientes datos:

a) Nombre y apellidos.

b) Documento nacional de identidad, número de identidad de extranjero o pasaporte.

c) Puerto, día, mes y año.

d) Motivo del embarque.

e) Número de la póliza del seguro, compañía y fecha.

f) Con carácter opcional, observaciones y aclaraciones.

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

CAPÍTULO V. Régimen de autorización de entrada y de estancia de los buques y embarcaciones en los espacios marítimos españoles

Artículo 27. Régimen general de autorización tácita de entrada de buques y embarcaciones.

1. La entrada de buques o embarcaciones en los espacios marítimos en los que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción se entenderá autorizada si no existe resolución denegatoria expresa de la Capitanía Marítima:

a) Cuando se sujete al régimen de paso inocente, en navegación lateral.

b) Cuando se dirija a puerto, terminal o aguas interiores, una vez que el buque haya cumplimentado la solicitud de acuerdo con el procedimiento integrado de escala regulado reglamentariamente, a través de los medios establecidos a tal efecto.

c) Cuando se trate de una navegación en los espacios marítimos españoles en los que exista libertad de navegación.

Se exceptúan de esta autorización tácita los casos recogidos en el artículo siguiente.

2. La autorización tácita de entrada en los espacios marítimos españoles será compatible con el derecho de paso inocente y la libertad de navegación en esas aguas por parte de los buques que no se dirijan a puertos españoles, siempre que se ejerzan de conformidad con lo establecido en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, en el capítulo IV del título I de la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, y en la demás normativa, internacional y nacional, aplicable.

3. La Capitanía Marítima podrá requerir a cualquier buque o embarcación que ejerza el derecho de paso inocente, que vaya a hacer escala en un puerto nacional o que se dirija a las aguas interiores españolas, que informe inmediatamente de todos aquellos aspectos que puedan resultar relevantes en relación con su cumplimiento de la normativa marítima nacional e internacional.

4. La Capitanía Marítima podrá adoptar las medidas necesarias para prevenir los riesgos que pudieran representar determinados buques o embarcaciones para la seguridad de las personas, la seguridad marítima, de la navegación, o para la integridad del medio ambiente marino.

Artículo 28. Buques que requieren autorización expresa de entrada.

Requieren autorización expresa de entrada a otorgar por la Capitanía Marítima los buques y, en su caso, embarcaciones en los siguientes supuestos:

a) Los que transportan mercancías peligrosas de la clase 5.1 (productos a base de nitrato amónico de alto contenido en nitrógeno) o sustancias radioactivas y explosivos, tal como se definen en el Código Marítimo Internacional de mercancías peligrosas (Código IMDG) y en la normativa nacional en vigor.

Se podrán exceptuar de esta autorización aquellos casos en que ya exista un control de las condiciones de transporte de estas mercancías, incluida su comunicación a instituciones internacionales o de la Unión Europea.

b) Los buques tanque de casco único, tal como se definen en Reglamento (UE) n.º 530/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de junio de 2012, relativo a la introducción acelerada de normas en materia de doble casco o de diseño equivalente para petroleros de casco único. En este caso, la autorización solo podrá concederse si se trata de un petrolero en dificultades que busque un lugar de refugio o cuando no transporte carga y se dirija a un puerto para su reparación.

c) Los buques que presenten avería, corrimiento de la carga, incendio a bordo, inundación o cualquier otra circunstancia que pudiera constituir un riesgo para la seguridad marítima o para la integridad del medio ambiente marino.

d) Los buques que hayan solicitado asistencia o refugio de acuerdo con el artículo 24 del Real Decreto 210/2004, de 6 de febrero, por el que se establece un sistema de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo. La concesión de esta autorización corresponde al Director General de la Marina Mercante.

e) Los buques que no hayan cumplido con los procedimientos de notificación y seguimiento de buques establecidos en el capítulo II del Real Decreto 210/2004, de 6 de febrero. Asimismo, aquellos buques a los que se les haya requerido información y se constate que es incorrecta o incompleta.

f) Los buques que, conforme a los artículos 13 y 16.1 del Real Decreto 210/2004, de 6 de febrero, no hayan cumplido con los deberes de notificación sobre mercancías peligrosas o contaminantes o puedan ser considerados como un riesgo potencial para la navegación o una amenaza para la seguridad marítima, la seguridad de la vida humana en el mar o para la integridad del medio ambiente marino.

g) Los buques rechazados de acuerdo con las previsiones del artículo 16 del Reglamento por el que se regulan las inspecciones de buques extranjeros en puertos españoles, aprobado por el Real Decreto 1737/2010, de 23 de diciembre.

La entrada de estos buques solo se puede autorizar conforme a lo previsto en el artículo 22.5 del Reglamento por el que se regulan las inspecciones de buques extranjeros en puertos españoles, en caso de fuerza mayor, consideraciones prioritarias de seguridad, o para reducir o minimizar el riesgo de contaminación o subsanar las deficiencias. Además, se exigirá siempre que el propietario, el naviero, el armador o el capitán del buque hayan aplicado las medidas adecuadas, a satisfacción de la Capitanía Marítima, para garantizar la entrada segura del buque.

h) Los buques y embarcaciones autónomos extranjeros.

Artículo 29. Otorgamiento de autorización expresa de entrada.

1. Cuando sea necesaria, se solicitará autorización de entrada con una antelación mínima de 48 horas de la llegada a los espacios marítimos españoles de los buques o embarcaciones.

2. Con carácter previo a la resolución sobre la autorización de entrada, la Capitanía Marítima evaluará los riesgos que el buque o embarcación pueda comportar para la seguridad de las personas, para la seguridad marítima y la de las instalaciones portuarias, y para la integridad del medio ambiente marino.

La Capitanía Marítima no autorizará la entrada del buque o embarcación en los espacios marítimos españoles cuando considere que se ponen en riesgo esos bienes jurídicos.

3. Autorizada la entrada de un buque o embarcación en los espacios marítimos españoles, la Capitanía Marítima podrá adoptar las medidas previstas a tal efecto en la legislación marítima española a los efectos de salvaguardar la seguridad marítima y prevenir la contaminación del medio ambiente marino. Esas medidas podrán incluir las de visitar, inspeccionar, imponer o condicionar el fondeo u ordenar la entrada en puerto o la expulsión de los espacios marítimos españoles del buque o embarcación.

4. El buque o embarcación estará obligado a cumplir los requerimientos y obligaciones indicados en la autorización de la Capitanía Marítima.

Artículo 30. Prohibición de entrada.

1. Cuando concurra una causa que lo justifique, la Autoridad Portuaria o la Administración marítima podrán prohibir a los buques o embarcaciones la entrada en un puerto o en los espacios marítimos españoles, respectivamente.

2. Asimismo, con carácter general, se prohibirá la entrada en los puertos o los espacios marítimos españoles a aquellos buques o embarcaciones sobre los que recaiga una sanción internacional que así lo determine.

3. Cuando un órgano judicial u otros órganos administrativos en el ejercicio de sus competencias acuerden la prohibición de entrada de un buque o embarcación en los puertos o los espacios marítimos españoles, las Administraciones portuaria y marítima colaborarán, en el ámbito de sus propias competencias, para hacer efectiva tal medida.

4. En cualquiera de los casos anteriores, se podrá solicitar la cooperación y auxilio de la Armada, de la Guardia Civil, así como del Servicio de Vigilancia Aduanera.

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

Artículo 1. Objeto.

Esta orden tiene por objeto integrar los procedimientos de solicitud de escala, asignación de atraque, y de despacho de buques en los puertos españoles de interés general, así como regular la gestión del documento único de escala (DUE) y la información en él contenida.

Artículo 2. Ámbito de aplicación.

1. Esta orden es de aplicación a las escalas de buques civiles en los puertos españoles de interés general.

2. Quedan fuera del ámbito de su aplicación los buques de tráfico interior, los buques de la Guardia Civil, y aquéllos que por su especialidad estén exentos de despacho. Asimismo, no se aplicará a los buques de recreo, los afectos a la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, los pertenecientes a la Administración General del Estado o a sus organismos públicos debidamente inscritos en la lista 8ª, los pertenecientes a las comunidades autónomas o a sus organismos públicos debidamente inscritos en la lista 8ª, y los pesqueros nacionales y sus auxiliares, excepto los que faenan en caladeros lejanos, es decir, los buques pesqueros de despacho ordinario de acuerdo con lo establecido en los artículos 3 y 21 de la Orden de 18 de enero de 2000 por la que se aprueba el Reglamento de despacho de buques.

[...]

Artículo 3. Definiciones.

A los efectos de esta orden se entenderá por:

c) Documento único de escala (DUE): Documento, formalizado mediante transmisión electrónica de datos, que, presentado ante la ventanilla única prevista en el artículo 4 de esta orden, contiene los datos necesarios para permitir a las administraciones marítima y portuaria gestionar la entrada, estancia y salida del buque de un puerto español de interés general y facilitar al resto de administraciones y autoridades, con competencias relacionadas con la escala del buque, la información que corresponda. Este documento está integrado por el documento principal, así como por los apéndices que se consideran, a todos los efectos, partes integrantes del mismo.

e) Sistema SafeSeaNet: Sistema comunitario de intercambio de información marítima administrado por EMSA.

Artículo 4. Ventanilla única.

1. **La autoridad portuaria queda constituida como ventanilla única**, ante la cual deberá presentarse, por procedimientos de transmisión electrónica de datos, el DUE y los demás documentos relativos a la información en él requerida.

La autoridad portuaria, al constituirse como ventanilla única ante el declarante, facilitará la recepción y distribución de los datos requeridos que estén cumplimentados. La veracidad y exactitud de la información será responsabilidad del declarante.

[...]

Artículo 5. Modelo de documento único de escala.

Se aprueba el documento único de escala DUE, que deberá ajustarse al modelo establecido en el anexo I de esta orden. El citado modelo deberá ser cumplimentado de acuerdo con las instrucciones contenidas en dicho anexo.

Artículo 6. Declarante.

1. **El agente consignatario del buque o, en su defecto, la compañía naviera, o el capitán del buque, son los obligados a presentar el DUE y tienen la condición de declarante.**

2. El declarante, al presentar el DUE y la documentación aneja a él, es responsable de que la información presentada esté actualizada, así como de que obra en su poder la documentación requerida por las autoridades marítimas, por las autoridades portuarias, por los organismos con competencias en materia policial y de seguridad y, por cualquier otra administración que, de acuerdo con sus competencias, sea destinataria de la información contenida en el DUE. El declarante deberá actuar con la diligencia necesaria para recabar y transmitir en tiempo y forma la información requerida en esta orden.

3. En los casos de no suministro de la información requerida, de suministro incompleto de información, o de suministro de información incorrecta o falsa, será de aplicación el régimen sancionador establecido en la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de puertos del Estado y de la marina mercante. Asimismo, se podrá ordenar la denegación de la solicitud de escala, la denegación de entrada, la denegación de atraque, o la denegación de salida del buque según se prevea en la legislación aplicable de acuerdo con la naturaleza de la información afectada así como de conformidad con lo estipulado en esta orden.

Artículo 7. Presentación mediante transmisión electrónica de datos.

1. El DUE se presentará mediante transmisión electrónica de datos utilizando mensajes electrónicos, pudiendo utilizar el sistema implantado en cada comunidad portuaria. En todo caso, los mensajes se ajustarán a las guías de usuario que elaborará el organismo público Puertos del Estado.

[...]

Artículo 8. Contenido del DUE.

1. El DUE contiene toda la información necesaria para la gestión de la escala por parte de la autoridad portuaria y para el despacho del buque por la capitanía marítima. Consta de información sobre el propio documento, el buque, su agente consignatario, la escala, la tripulación, la declaración de su capitán, los residuos, las mercancías peligrosas y la protección del buque. Además, contiene 7 apéndices y la posibilidad de añadir información sobre la estancia del buque cuando solicita varios atraques o puestos de fondeo.

[...]

2. Los buques acogidos al despacho por tiempo no tendrán que cumplimentar los datos relativos a la declaración del capitán y la lista de tripulantes, sin perjuicio de la obligación de la autoridad portuaria de informar de la solicitud de la escala a la capitanía marítima.

[...]

Artículo 9. Presentación del DUE.

1. El DUE deberá presentarse en la autoridad portuaria del puerto de escala en la forma prevista en el artículo 7 y con la siguiente antelación:

a) Si el buque enarbola pabellón extranjero y puede ser objeto de una inspección ampliada del MOU, de acuerdo con lo establecido en el artículo 9 del Real Decreto 1737/2010, de 23 de diciembre, al menos con setenta y dos horas de antelación a la hora de llegada prevista del buque a aguas portuarias, o antes de abandonar el puerto de origen si se prevé que el viaje durará menos de setenta y dos horas.

b) En el resto de casos, al menos con veinticuatro horas de antelación a la hora prevista de llegada del buque a aguas portuarias, salvo en caso de emergencia u otras circunstancias excepcionales debidamente motivadas, que se comunicarán a la mayor brevedad posible.

2. Los buques en despacho por tiempo por la capitanía marítima deberán presentar el DUE a los solos efectos de solicitud de escala y asignación de atraque o fondeo.

3. El supuesto de renuncia de consignación se tramitará de acuerdo con los procedimientos establecidos por cada autoridad portuaria y atendiendo a lo establecido en la legislación vigente.

[...]

7. La presentación del DUE implica que el declarante manifiesta que obra en su poder copia, o que se compromete a recabar la documentación necesaria durante la escala en puerto, en la que el capitán ha declarado que es cierta la lista de tripulantes, que todos los certificados y documentos que deben existir a bordo, en cumplimiento de los Convenios SOLAS 74/78, MARPOL 73/78, Memorándum de entendimiento para el control del buque por el Estado del puerto (MOU-PSC), y los demás certificados y documentos que puedan ser exigidos legalmente en función del tipo o clase de buque, se encuentran a bordo y en vigor, y que su validez se

extiende, como mínimo, hasta la fecha de llegada al próximo puerto de destino. Además, en esta declaración, el capitán se compromete a no efectuar tráfico no autorizado por la Administración marítima española de acuerdo con la legislación vigente.

Por ello, se exige de la presentación de una declaración en este sentido firmada por el capitán. Aunque esto no impide que dichos documentos y certificados, al igual que la declaración del capitán, puedan ser requeridos, en cualquier momento, para su presentación ante la capitanía marítima en caso necesario.

Artículo 10. Asignación del número de escala.

1. Una vez validada y admitida la solicitud, de acuerdo a los criterios señalados en el apartado 1 del anexo IV de esta orden, la autoridad portuaria, con carácter inmediato, acusará recibo de la misma, mediante un mensaje electrónico estructurado, con los datos señalados en el anexo II de esta orden, asignando número de escala. El número de escala será secuencial por puerto y para cada periodo anual.

2. Las autoridades portuarias, en el caso de buques con escalas frecuentes y periódicas, podrán acordar el otorgamiento de números de escala por periodos temporales.

3. La asignación de número de escala no supone la autorización de atraque, ni la autorización de entrada en aguas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, ni autorización alguna por parte de la Administración española competente. Todo ello puede quedar condicionado al cumplimiento de determinadas exigencias legales o reglamentarias.

4. A partir de la asignación del número de escala, ésta será identificada por su número y todas las modificaciones o cancelaciones de la escala habrán de referirse a él.

Artículo 11. Actuación de la Administración marítima.

1. Entre la asignación de número de escala y la asignación o denegación de atraque o fondeo por la autoridad portuaria, el capitán marítimo autorizará o denegará la entrada en aguas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, dentro del ámbito de sus competencias. En el caso de denegación de la autorización de entrada en aguas españolas, ésta habrá de ser expresa y motivada.

2. La autoridad portuaria y la capitanía marítima de cada puerto, en función de las necesidades de la operativa portuaria, acordarán el plazo de tiempo que debe transcurrir para considerar autorizada por la capitanía marítima la entrada en aguas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, por silencio administrativo. Finalizado este plazo sin que exista denegación expresa por parte del capitán marítimo, se entenderá otorgada la correspondiente autorización.

3. En caso de denegación de autorización de entrada en aguas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, la autoridad portuaria recibirá, de la capitanía marítima correspondiente, un mensaje electrónico de «denegación de autorización de entrada en aguas españolas» con indicación de los motivos de la misma. La autoridad portuaria deberá registrar la denegación y notificarla al declarante.

Artículo 12. Asignación de atraque o fondeo.

1. La autoridad portuaria asignará atraque o fondeo, si procede, en cualquier momento posterior a la solicitud de escala hecha por el declarante, pero no antes del otorgamiento del número de escala, salvo circunstancias excepcionales.

La autoridad portuaria transmitirá al declarante la asignación de atraque o fondeo de acuerdo a los datos señalados en el anexo III de esta orden, y siempre que la capitanía marítima no haya denegado expresamente, en los términos establecidos en el artículo anterior, la entrada en aguas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.

2. La asignación de atraque o fondeo supone que se han otorgado las autorizaciones de entrada en puerto, y en aguas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, otorgadas por las autoridades portuaria y marítima respectivamente.

3. No se asignará atraque o fondeo, lo que equivale a no autorizar la entrada en zona de servicio del puerto, en caso de no disponer de la información mínima establecida en el apartado 2 del anexo IV de esta orden y salvo las excepciones contempladas en dicho apartado, con al menos veinticuatro horas de antelación sobre la hora estimada de llegada a puerto (ETA) indicada en la solicitud de escala.

[...]

4. En el caso de que un buque pida su entrada a puerto sin haber solicitado la escala con un mínimo de veinticuatro horas de antelación, la autoridad portuaria recabará la justificación pertinente, antes de designar atraque o fondeo, y los asignará si la estima suficiente, o motivará la denegación en caso contrario. En ambos casos, informará a la capitanía marítima.

La autoridad portuaria podrá solicitar la cumplimentación previa de los datos mínimos relativos al DUE que se consideren necesarios, y transmitirá la información correspondiente a la escala cuando el consignatario o capitán del buque la faciliten.

En este caso, si la capitanía marítima requiere información del buque, previamente a que se facilite por el consignatario o capitán, podrá recabarla de acuerdo con la normativa relativa al despacho de buques, informando de ello a la autoridad portuaria para evitar duplicidad de actuaciones.

Artículo 13. Información sobre la fecha y hora de llegada y salida reales de los buques.

1. Las autoridades portuarias enviarán al organismo público Puertos del Estado, por medios electrónicos y mediante un mensaje estructurado, como máximo tres horas después de la entrada y de la salida del puerto, la información relativa a la fecha y hora real de llegada y de salida, respectivamente, junto con los datos especificados en el anexo V de esta orden, de cualquier buque que haga escala en los puertos de interés general de su competencia.

El organismo público Puertos del Estado remitirá esa información, también por medios electrónicos, a la Dirección General de la Marina Mercante; así como a EMSA a través del sistema SafeSeaNet.

[...]

Artículo 14. Modificaciones de solicitudes previamente autorizadas.

1. Antes de la llegada del buque, el declarante podrá solicitar modificaciones a la escala solicitada, autorizada, o con atraque o fondeo asignado, o la cancelación de la escala, siempre de acuerdo a lo previsto en este artículo. El declarante indicará si se trata de una solicitud de nueva escala, o de una modificación o anulación de los datos de una escala ya numerada.

Las autorizaciones y asignaciones podrán modificarse a instancia de la autoridad portuaria, por razones de operativa portuaria, en cuyo caso se cursará la modificación correspondiente.

2. Una vez autorizada la escala, la modificación de los datos de la misma conllevará la revisión de la autorización, pudiendo incluso ser denegada, motivadamente, la asignación de atraque o fondeo.

Si la modificación remitida por el declarante supone, por razones de operativa portuaria, una asignación de atraque o fondeo diferente a la efectuada, o su inclusión en un nuevo período de programación operativa, se podrá cancelar tanto la autorización como la solicitud inicial, debiendo el declarante reemplazar dicha solicitud por otra nueva que contendrá la información actualizada.

Para el caso de que la autoridad portuaria tuviera que dictar «fondeos previos» no solicitados, debido a causas técnicas, no modificará la secuencia de atraque o fondeo solicitada.

[...]

Artículo 15. Cancelación de una escala, atraque o fondeo previamente solicitado.

1. La cancelación se presentará a través del DUE, utilizando el indicador correspondiente a «cancelación». Las cancelaciones podrán referirse a la escala completa, o a un atraque o fondeo de una escala solicitada.

En el DUE se indicará el número de escala que se desea cancelar y, en el caso de que la cancelación se refiera a un atraque o fondeo, se indicará también el número de atraque o fondeo a cancelar. Además, se indicará necesariamente el nombre y número OMI del buque, y el nombre y NIF del declarante. En el espacio designado para «observaciones» se deberá indicar el motivo de la cancelación solicitada.

2. La petición de cancelación se aceptará en todo caso, salvo que se presente una vez iniciado algún servicio, y se considerarán anuladas todas las autorizaciones, tanto de entrada como de salida y de atraque o fondeo.

3. La autoridad portuaria informará al declarante de la aceptación de la cancelación tan pronto como ésta se produzca.

4. La autoridad portuaria registrará las cancelaciones y las transmitirá, electrónicamente y con carácter inmediato, al organismo público Puertos del Estado quien lo comunicará a la Dirección General de la Marina Mercante, por medios electrónicos, y a EMSA a través del sistema SafeSeaNet.

Artículo 16. Despacho del buque.

1. El declarante informará, de forma electrónica, a la autoridad portuaria de la fecha y hora prevista de salida del buque según la información de que disponga.

No será necesario realizar expresamente una solicitud de salida, ya que queda incluida en la solicitud de escala.

2. Presentada la documentación para despacho, y específicamente la nueva lista de tripulantes en caso de cambio de tripulación, el capitán marítimo se basará en la hora de salida prevista para el despacho de los buques que quieran efectuar su salida.

La Dirección General de la Marina Mercante informará, electrónicamente, de los despachos al organismo público Puertos del Estado y éste, a su vez, a la autoridad portuaria correspondiente.

El despacho de salida, o Ship's Clearance, se otorgará conforme al modelo que figura en el anexo VI de esta orden.

3. Si el declarante no hubiera presentado o enviado la información mínima señalada en el apartado 3 del anexo IV de esta orden, necesaria para emitir el Ship's Clearance, la capitanía marítima autorizará o denegará la salida del buque.

La no denegación expresa de la salida del buque implicará una autorización especial («autodespacho»), condicionada a una posterior remisión de esa información. La remisión de esta información deberá hacerse a través de la ventanilla única indicando la escala a que se refiere. Una vez recibida, la autoridad portuaria la transmitirá, de forma electrónica y con carácter inmediato, al organismo público y éste, a su vez, a la Dirección General de la Marina Mercante.

4. El declarante podrá imprimir el documento de despacho de salida (Ship's Clearance) con una reproducción de la firma del capitán marítimo correspondiente y del sello de dicha capitanía marítima. Para obtener el documento en papel, con sello y firma originales, deberá acudir a la capitanía marítima a retirarlo personalmente.

Cuando la capitanía marítima autorice la salida del buque sin descargar los residuos, conforme a lo establecido en el artículo 7.2 del Real Decreto 1381/2002, de 20 de diciembre, lo indicará en el apartado observaciones del documento de autorización de salida (Ship's Clearance).

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

CAPÍTULO II Notificación y seguimiento de los buques

Artículo 4. Notificación previa a la entrada en los puertos españoles.

1. El operador, agente o capitán de un buque con destino a un puerto español notificará la información recogida en el apartado 1 del anexo I a la entidad gestora del puerto, al menos con 24 horas de antelación a la llegada al puerto o en el momento en que el buque abandone el puerto anterior, si la duración de la travesía es inferior a 24 horas, o bien en cuanto dicha información esté disponible, si el puerto de escala no se conoce o ha cambiado durante la travesía.

2. Los buques procedentes de un puerto extracomunitario y con destino a un puerto español que transporten mercancías peligrosas o contaminantes deberán cumplir las obligaciones de notificación previstas en el artículo 13.

Artículo 5. Seguimiento de los buques que penetren en la zona de sistemas obligatorios de notificación de buques.

1. Siempre que se haya implantado un sistema obligatorio de notificación de buques, adoptado por la OMI según lo dispuesto en la regla 11 del capítulo V del Convenio SOLAS y aplicado por uno o varios Estados, de los que al menos uno sea miembro de la Unión Europea, la Administración marítima adoptará las medidas pertinentes para que los buques que entren en el ámbito de dicho sistema puedan notificar la información que proceda, sin perjuicio de la información adicional que pueda serles solicitada con base en la Resolución A. 851 (20) de la OMI.

2. Cuando la Dirección General de la Marina Mercante proponga un nuevo sistema obligatorio de notificación de buques a la OMI para su implantación o cuando formule una propuesta para

modificar un sistema de notificación establecido, incluirá en su propuesta, al menos, la información a la que se refiere el apartado 4 del anexo I.

Artículo 6. Uso de los sistemas de identificación automática.

1. Cualquier buque que haga escala en un puerto español deberá ir equipado, de conformidad con el calendario establecido en el apartado 1 del anexo II, con un sistema SIA que cumpla los requisitos establecidos por la OMI.

2. Los buques equipados con un SIA lo mantendrán en funcionamiento en todo momento, salvo en los casos en los que los acuerdos, reglas o normas internacionales estipulen la protección de la información náutica.

Artículo 6 bis. Uso de los sistemas de identificación automática (SIA) por los buques pesqueros.

Los buques pesqueros con una eslora total superior a 15 metros abanderados y registrados en un Estado miembro de la Unión Europea, o que faenen en aguas interiores o en el mar territorial español, o desembarquen sus capturas en un puerto español, deberán ir equipados, de conformidad con el calendario establecido en el anexo II, parte I, con un sistema de identificación automática SIA (clase A) que cumpla las normas de rendimiento establecidas por la OMI.

Los buques pesqueros equipados con un sistema SIA lo mantendrán en funcionamiento en todo momento. En circunstancias excepcionales, el citado sistema podrá ser desconectado si el capitán lo considera necesario para la seguridad del buque.

Artículo 6 ter. Uso de sistemas de identificación y seguimiento de largo alcance de los buques (LRIT).

Los buques a los que sean aplicables la Regla V/19-1 del Convenio SOLAS y las normas de rendimiento y los requisitos operativos establecidos por la OMI, llevarán equipamiento LRIT, de conformidad con lo dispuesto en dicha regla, siempre que hagan escala en un puerto español.

Artículo 7. Utilización de los sistemas de organización del tráfico.

1. La Administración marítima instará a todos los buques que penetren en la zona de un sistema obligatorio de organización del tráfico adoptado por la OMI con base en la regla 10 del capítulo V del Convenio SOLAS y que sea utilizado por España y, en su caso, por algún otro Estado, para que utilicen el sistema con arreglo a las directrices y a los criterios pertinentes fijados por la OMI y efectuará el seguimiento de dichos buques.

2. Al establecer bajo su responsabilidad un sistema de organización del tráfico que no haya sido adoptado por la OMI, la Administración marítima y, en su caso, la Administración portuaria competente tendrán en cuenta en lo posible las directrices y los criterios establecidos por dicho organismo y difundirá toda la información necesaria para la seguridad y el uso eficaz del citado sistema.

Artículo 8. Seguimiento del cumplimiento del servicio de tráfico por parte de los buques.

La Administración marítima efectuará el seguimiento de los buques y adoptará las medidas pertinentes para que:

a) Los buques que penetren, dentro del mar territorial, en las zonas en las que esté en funcionamiento un STM establecido con base en las directrices de la OMI y operado por España y, en su caso, por algún otro Estado cumplen las reglas específicas para dicho STM.

b) Los buques que enarbolan el pabellón de cualquier Estado miembro de la Unión Europea, o que tengan destino a un puerto comunitario y que penetren en una zona no situada en el mar territorial español pero sí en aguas marítimas españolas en las que esté en funcionamiento un STM implantado con base en las directrices de la OMI, cumplan las reglas específicas de aquél.

c) Los buques que enarbolan el pabellón de un Estado que no sea miembro de la Unión Europea, que no tengan por destino un puerto comunitario y que penetren en una zona en la que esté establecido un STM en aguas marítimas españolas distintas del mar territorial, cumplan las reglas específicas para dicho STM, siempre que ello sea posible. Las autoridades competentes deberán informar al Estado del pabellón del buque de que se trate de toda posible violación grave de dichas reglas que se produzca en la citada zona STM.

[...]

Artículo 10. Sistemas registradores de datos de la travesía (RDT) o "cajas negras".

1. La Administración marítima exigirá y verificará, mediante controles e inspecciones, que los buques que hagan escala en un puerto español estén equipados con un sistema registrador de datos de la travesía (RDT) de acuerdo con las modalidades establecidas en la sección II del anexo II.

2. Los datos obtenidos por un sistema RDT se pondrán a disposición de la Administración marítima española y de los órganos competentes de cualquier otro Estado miembro afectado por una investigación llevada a cabo a raíz de un accidente que haya ocurrido en aguas marítimas españolas y serán analizados por la Comisión permanente de investigación de siniestros marítimos, cuyas conclusiones se harán públicas lo antes posible.

Artículo 11. Investigación de accidentes.

La investigación de incidentes y accidentes en los que estén involucrados los buques sujetos al ámbito de aplicación de este real decreto se ajustarán a las reglas contenidas en el Código OMI para la investigación de accidentes marítimos.

La Comisión permanente de investigación de siniestros marítimos cooperará con los organismos de investigación de los restantes Estados miembros de la Unión Europea en la investigación de incidentes o accidentes marítimos ocurridos fuera de las aguas marítimas españolas en los que estén involucrados buques matriculados en España.

X. «Mercancías peligrosas»

Tema 19.

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

TÍTULO PRIMERO Disposiciones generales

CAPÍTULO I-1 Ámbito de aplicación y exenciones

Artículo 1.º Ámbito de aplicación.

Las presentes normas serán de aplicación en las zonas portuarias cuando en las mismas se realicen operaciones con mercancías clasificadas como peligrosas, según se define en los artículos siguientes.

Art. 2.º Exenciones.

El presente Reglamento no será de aplicación:

2.1 A los buques de guerra y transporte de tropas en todo caso y demás embarcaciones de la Armada en arsenales y puertos militares.

2.2 A las sustancias peligrosas que constituyan provisiones, equipos y pertrechos, así como combustibles para el uso del buque y de los equipos móviles a él incorporados.

2.3 Aquellas mercancías peligrosas que por su cantidad y embalaje se eximen en el código IMDG de ser consideradas como tales.

CAPÍTULO I-3. Atribuciones de las autoridades portuarias

Art. 4.º Competencias para la admisión y limitaciones.

Compete al Capitán del puerto (Capitán Marítimo) la admisión de los buques que transportan mercancías peligrosas y al director del puerto la admisión de mercancías peligrosas en la zona de servicio del puerto. El organismo portuario correspondiente determinará las categorías y cantidades de mercancías peligrosas que podrán entrar en la citada zona por vía terrestre o procedentes de los buques.

No se admitirán sustancias inestables en las zonas portuarias, a menos que reúnan las condiciones necesarias para que su transporte y manipulación se efectúen con seguridad y que dichas condiciones estén debidamente acreditadas en los documentos del transporte.

Art. 5.º Prohibición.

El Director del puerto correspondiente prohibirá, mediante resolución motivada, el tránsito de mercancías peligrosas en las zonas terrestres portuarias si considera que la presencia de las mismas, por sus condiciones de su envase o contenedor, el modo de transporte o situaciones circunstanciales de la zona portuaria, pueden suponer un peligro para la salud o integridad de las personas, de las propiedades o degradación del medio ambiente. En los mismos términos compete al Capitán del puerto el movimiento en el puerto de los buques que transporten mercancías peligrosas. No obstante cuanto antecede, se hará todo lo posible para asistir a un buque en situación de emergencia y, en particular, cuando estén en peligro la vida de los tripulantes.

Art. 6.º Retirada de mercancías peligrosas.

Cuando una sustancia peligrosa constituya un riesgo inaceptable, el Director del puerto correspondiente podrá ordenar la retirada o remoción del bulto, contenedor, tanque portátil, vehículo o cisterna que la contenga, si lo considera necesario, para su traslado a lugar seguro, informando a las autoridades competentes. Si fuera necesario el movimiento de un buque deberá ordenarlo el Capitán del puerto.

Art. 7.º Embarque y desembarque de mercancías peligrosas.

El embarque y desembarque de las mercancías peligrosas estará bajo el control del Capitán del puerto, el cual tiene la facultad de autorizar dichas operaciones.

[...]

Art. 9.º Inspección de bultos sospechosos.

El Director del puerto o el Capitán del puerto correspondientes podrán exigir la apertura e inspección de cualquier bulto o contenedor, según se encuentren en tierra o a bordo, respectivamente, cuando tengan fundadas sospechas de que contienen mercancías peligrosas

que no hayan sido declaradas, previo traslado a lugar seguro. Si la inspección resulta positiva, la autoridad que ordeno tal inspección podrá imponer la correspondiente sanción al responsable de la infracción.

[...]

Art. 11. Comunicaciones.

El Capitán del puerto debe disponer de un servicio de comunicaciones seguras y eficaces con todos los buques que transporten mercancías peligrosas durante la estancia del mismo en puerto. Este servicio debe estar constituido, al menos, por una instalación VHF con las mismas características que las que llevan los buques, de acuerdo con lo establecido en los capítulos IV y V del Convenio SEVIMAR (SOLAS).

Art. 12. Centro de control de emergencias.

En todos los puertos nacionales se dispondrá de un centro de control de emergencias desde el que se coordinarán todas las operaciones que constituyen las diversas fases de las actuaciones relacionadas con la aplicación de este Reglamento en lo que se refiere al control de las emergencias que puedan originarse.

La organización y equipamiento, así como el régimen de funcionamiento del centro de control de emergencias será acordado conjuntamente por el Director del puerto y el Capitán del puerto.

El centro de control de emergencias dispondrá, al menos, de lo siguiente:

- a) Instalaciones de comunicación adecuadas para garantizar el enlace permanente con el Director del puerto, Capitán de puerto, Capitanes de los buques, Operadores de muelle o terminal, autoridades competentes en materia de protección civil, autoridades y centros sanitarios, el centro de coordinación operativa en emergencias dependiente de éstas y las zonas portuarias en las que se realicen operaciones con mercancías peligrosas.
- b) Estudio de seguridad del puerto en el que conste la evaluación de los riesgos de admisión, manipulación y almacenamiento de mercancías peligrosas de la respectiva zona portuaria y sus posibles consecuencias para el exterior de las instalaciones portuarias y, especialmente, para los núcleos de población situados en el entorno de los puertos.
- c) El plan de emergencia interior del correspondiente puerto y el plan de emergencia exterior respectivo.
- d) Las instrucciones para los servicios de intervención en accidentes en el transporte de mercancías peligrosas y las fichas o resumen de primera intervención complementarias de aquellas, así como la Guía de Primeros Auxilios de la OMI.

El funcionamiento del centro del control de emergencias se garantizará veinticuatro sobre veinticuatro horas.

CAPÍTULO I-4 Admisión y notificación

Art. 13. Solicitud de admisión-notificación.

13.1 Admisión.—No se admitirán en la zona terrestre portuaria mercancías peligrosas sin la autorización previa y escrita del Director del puerto. El cargador o consignatario solicitará al Director del puerto la admisión en documento en cuadruplicado, con cuarenta y ocho horas de antelación de la llegada a puerto de las mismas. Dichos documentos irán acompañados de la información que se cita en el artículo siguiente.

13.2 Antelación restringida. Si la salida del buque del puerto de carga de mercancías peligrosas, precediera en menos de cuarenta y ocho horas a la llegada prevista al puerto de descarga o escala, el cargador o consignatario solicitará el permiso de admisión en el momento en que conozca que dicho buque está en ruta al puerto de descarga o escala.

Art. 14. Informes anexos a la solicitud.

La solicitud de admisión se presentará por cuadruplicado y cuyo destino será: un ejemplar para el Director del puerto, otro para el Capitán del puerto, otro para el Operador del muelle y el cuarto para el Capitán del buque si las mercancías llegan por vía terrestre.

[...]

Art. 15. Mercancías que por su especial peligrosidad exigen autorización especial.

Necesitarán autorización especial escrita para la admisión al puerto las siguientes mercancías:

- Nitrato amónico.—Con concentración igual o superior al 23 por 100 de nitrógeno.
- Desechos químicos con intención de verterlos o quemarlos en el mar.
- Cloro y los gases similares como dióxido de azufre y ácido sulfhídrico, entre otros
- Cianógeno y los gases similares, óxido de etileno, flúor, entre otros.
- Ferrosilicio a granel.
- Materiales radiactivos.
- Explosivos. Divisiones 1.1, 1.2 y 1.3.
- Peróxidos orgánicos.
- Mercancías infecciosas en alto grado.
- Líquidos inflamables con punto de inflamación -18°C .

Art. 16. Admisión de contenedores.

16.1 Contenedores.—Todo contenedor deberá acreditar el peso bruto máximo para el que está autorizado. Si el contenedor ha sido construido después del 1 de enero de 1984 deberá ir provisto de la placa de aprobación relativa a seguridad CSC. A la solicitud de admisión deberá adjuntarse, además, el certificado de arrumazón.

16.2 Vehículos cisterna de carretera y tanques portátiles.—Toda cisterna de carretera o tanque portátil, además de satisfacer los requerimientos del CSC cuando corresponda, deberá llevar una placa de metal resistente a la corrosión, en lugar de fácil inspección en la cual consten, además de sus datos de origen y de sus características físicas, la presión máxima de trabajo y la de prueba a que fue sometida, así como la temperatura del diseño del proyecto, la sustancia o sustancias que esta autorizada a transportar y la fecha de la última prueba de presión a que fue sometida, con la marca de la autoridad o entidad colaboradora que la efectuó. A la solicitud de admisión habrán de adjuntarse los siguientes documentos:

- Certificado de arrumazón.
- Certificado de la autoridad competente acreditando que la cisterna o tanque cumple las prescripciones del Código IMDG.
- Certificación o declaración de que el vehículo cumple las normas del ADR, TPC, TPF o RID.

Art. 17. Admisión de mercancías peligrosas en cantidades limitadas.

Las mercancías peligrosas en cantidades limitadas irán acompañadas del correspondiente «certificado de cumplimiento».

CAPÍTULO I-5 Atraques y fondeaderos especialmente habilitados

Art. 18. Atraques especialmente habilitados.

En los puertos obligados al cumplimiento de este Reglamento, se habilitará por el órgano rector del puerto, dentro de la zona de servicio del puerto y en los puntos más alejados y aislados posible de los de frecuente trabajo o de núcleos habitados, un atraque destinado con preferencia a los buques que operen con mercancías peligrosas. En dichos atraques podrán realizarse también operaciones portuarias con mercancías no peligrosas, pero condicionado ello a que, en el supuesto de coincidir la operación con otra de mercancías peligrosas, sea posible cumplir las prescripciones del presente Reglamento.

[...]

Art. 20. Prohibiciones.

En estos atraques y en toda la zona del muelle donde se manipulen o depositen mercancías peligrosas estará prohibido fumar, utilizar luces de llama desnuda y cualquier otra fuente de ignición o de calor, así como el acceso de personas ajenas al buque o al desarrollo de las operaciones que se realicen. Estas prohibiciones estarán anunciadas en carteles bien visibles y situados en los lugares de acceso de forma que no puedan pasar desapercibidos.

Art. 22. Fondeaderos aislados.

El Capitán del puerto fijará, en zonas alejadas del tráfico normal del puerto, fondeaderos con o sin boyas de amarre para su utilización por buques que transporten mercancías peligrosas, en espera de atraque o de poder proceder a la salida del puerto.

[...]

Art. 24. Caso especial de los explosivos.

Cuando en un puerto se carguen o descarguen periódicamente explosivos de la División 1.1 a que se refiere el artículo 15.7 en cantidades superiores a los 400 kilogramos por escala, la designación del lugar del puerto especialmente apartado donde se efectuarán las operaciones, con independencia de la existencia de los atraques habilitados para mercancías peligrosas, será realizada por el Ministerio de Defensa a propuesta razonada del organismo portuario.

CAPÍTULO I-6 Obligaciones de los buques que operen con mercancías peligrosas

Art. 25. Señalización.

Todos los buques que transporten mercancías peligrosas al entrar en puerto y durante su estancia, deberán tener izada durante el día la bandera «B» del Código Internacional de Señales y durante la noche, en lugar visible en todo el horizonte, una luz roja de un alcance mínimo de tres millas, situada por encima de las demás luces de a bordo de modo que no pueda confundirse con las de navegación, siempre que la utilización de tales señales no induzcan a confusión o peligro para la navegación aérea o marítima.

Los buques tanque vacíos que no dispongan del certificado de desgasificación legalmente expedido, utilizarán igualmente las señales antes citadas.

Art. 26. Obligaciones del Capitán.

El Capitán de todo buque que vaya a realizar operaciones de carga o descarga de mercancías peligrosas viene obligado a tomar las siguientes medidas:

26.1 Autorización para iniciar la carga.—No permitirá, que se inicie la manipulación de mercancías peligrosas en su buque, si no dispone de la documentación a que hace referencia el artículo 14 de este Reglamento.

26.2 Instrucciones a los Oficiales del buque.—Antes de empezar la manipulación y en cuanto reciba el informe preceptivo del cargador sobre las propiedades y cuidados de dichas mercancías, informará a sus Oficiales sobre los riesgos y las medidas preventivas y de vigilancia que deben tomarse y las disposiciones que deben adoptarse en caso de emergencia.

26.3 Supervisión de las operaciones.—Designar un oficial que se mantenga en estrecho contacto con el Operador del muelle para que ambos desarrollen sus funciones coordinadamente.

26.4 Personal del buque presente durante la manipulación.—Disponer a bordo, del personal que constituya las guardias de puerto en cubierta y máquinas, además del que pueda ser necesario para realizar cualquier maniobra de emergencia, e incluso para maniobrar en cualquier momento. Las guardias en puerto se organizarán siempre de acuerdo con el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente del Mar y las resoluciones de la OMI sobre la materia.

26.5 Seguridad de amarre y fondeo.—Debe asegurarse que el ancla fondeada o las amarras al muelle de atraque o boyas son suficientemente seguras, en número y resistencia, teniendo en cuenta el tamaño del buque y las condiciones locales de viento y mar.

26.6 Alambres de remolque en emergencia.—Además de disponer que los amarres puedan ser rápidamente zafados, tener preparados, a proa y popa, respectivamente, sendos alambres de remolque de forma que sus gazas queden al ras del agua al objeto de que puedan ser tomadas fácilmente por los remolcadores, por si fuese necesario desatracarlo y conducirlo fuera del puerto en caso de emergencia. A estos mismos efectos los buques que estén fondeados tendrán, además dispuesta la cadena del ancla fondeada, de forma que pueda ser desengrillada rápidamente.

26.7 Máquinas listas.—Mantener el buque, durante la estancia en puerto con mercancías peligrosas, con las máquinas propulsoras listas para salir del mismo en cualquier momento. Por ello no podrán efectuar reparación alguna que puedan impedir o retrasar la salida, salvo autorización expresa del Capitán del puerto, previa consulta del Operador de muelle o terminal, caso de estar el buque atracado en terminales especializados.

26.8 Siempre a flote.—Garantizar que el buque, fondeado o amarrado, estará siempre a flote y en condiciones de maniobrabilidad.

26.9. Limpieza y orden en espacios de carga.—Comprobar que todos los espacios del buque donde vayan a estibarse las mercancías peligrosas, se encuentran en condiciones para recibir la carga.

26.10 Prohibición de operaciones con mal tiempo.—No permitir las operaciones de carga o descarga de mercancías peligrosas en su buque cuando las condiciones meteorológicas puedan incrementar el riesgo de dichas operaciones.

26.11 Elementos de carga y descarga y evitar chispas de chimenea.—Asegurar que los elementos de carga y descarga del buque están eficaces y debidamente atendidos así como que la chimenea del buque esté protegida con anti-chispas.

26.12 Prohibición de fumar.—Ordenar la prohibición de fumar a bordo, salvo en los lugares cerrados del buque que específicamente fije por escrito, poniendo especial cuidado con el uso de cerillas y encendedores y evitar la presencia de cualquier otra fuente de ignición, dando cuenta de estas decisiones al Operador del muelle.

26.13 Notificación de incidencias.—Dar cuenta inmediata al centro de control de cualquier incidente que ocurra durante la manipulación de las mercancías peligrosas que, a su juicio, pueda incrementar el riesgo de daños a las personas, al buque o al entorno.

26.14 Prohibición de entrada en lugares cerrados.—No permitir el acceso de persona alguna a lugares cerrados donde puedan existir vapores peligrosos o deficiencias de oxígeno, de no hacerlo con las debidas precauciones utilizando los equipos respiratorios autónomos y de rescate, y contando con la autorización expresa y escrita del oficial de guardia.

La cámara de bombas es uno de los espacios que requiere la máxima vigilancia dado que la concentración de vapores es más fácil. Especial atención merece la limpieza de sentinas, el mantenimiento de bombas, sistemas y tuberías de este espacio para evitar las pérdidas o fugas del producto que se manipule. Se deberá tener el máximo cuidado de que no existan estopas, trapos, etc., impregnados con productos inflamables. Tener en buenas condiciones el sistema de ventilación y no bajar sin la autorización expresa de un Oficial responsable y siempre manteniendo vigilancia en la parte superior de dicha cámara de bombas en tanto se encuentre alguna persona en su interior.

26.15 Prohibiciones de reparaciones.—No efectuar a bordo reparación alguna que exija la utilización de soldadores, sopletes o herramientas que produzcan llamas o calor, a menos que se cuente con la autorización correspondiente del Capitán del puerto.

26.16 Comunicaciones.—Acordar con el Capitán del puerto los enlaces de comunicaciones a establecer, para mantener comunicación fluida y continua con el centro de control.

26.17 Exclusión de personal.—No permitirá que participe en las operaciones de a bordo de manipulación de la carga a toda persona que se encuentre bajo los efectos del alcohol o de drogas, o en condiciones físicas o psíquicas inadecuadas.

CAPÍTULO I-7 Obligaciones de los buques que naveguen dentro del puerto

Art. 27. Entrada y salidas.

Todo buque que a su entrada o salida del puerto navegue en las proximidades de otro que ostente las señales que se especifican en el artículo 25, se mantendrá a prudente distancia de este y navegará a velocidad de seguridad.

Art. 28. Abarloamiento.

Ningún buque podrá abarloadarse a otro que ostente las señales que fija el artículo 25 sin autorización previa y escrita del Capitán del puerto y la conformidad de ambos Capitanes.

[...]

CAPÍTULO I-9 Obligaciones de las gabarras que transporten mercancías peligrosas

Art. 32. Señalización y marcas.

Toda gabarra, cualquiera que sea su clase, que transporte mercancías peligrosas, deberá llevar las mismas señales diurnas y nocturnas que los buques cuando efectúen igual transporte (artículo 25).

Art. 33. Movimientos y atraques.

El movimiento, atraque y otras operaciones de las gabarras será regulado por el Capitán del puerto en razón de la peligrosidad de la mercancía que transporten.

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

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

Artículo 12. Requisitos de información para el transporte de mercancías peligrosas.

1. En los puertos españoles no podrá presentarse para el transporte o cargarse a bordo de un buque, con independencia de su tamaño, ninguna mercancía peligrosa o contaminante, sin la previa entrega al capitán, al operador o al agente antes de que las mercancías sean aceptadas a bordo, de una declaración que contenga la siguiente información:

a) La que se enumera en el anexo I, punto 2;

b) en el caso de las sustancias mencionadas en el anexo I del Convenio MARPOL, la ficha de datos de seguridad en la que se especificarán las características fisicoquímicas de los productos, incluidas, cuando proceda, la viscosidad expresada en cSt a 50 °C y la densidad a 15 °C, así como lo demás datos que deban figurar en ella en cumplimiento de la Resolución MSC. 286 (86) de la OMI;

c) el número de teléfono de emergencia del expedidor o de cualquier otra persona u organismo que posea información sobre las características fisicoquímicas de los productos y sobre las medidas que se han de adoptar en caso de emergencia.

2. Los buques procedentes de un puerto no comunitario que entren en un puerto español y que transporten mercancías peligrosas o contaminantes deberán estar en posesión de una declaración del expedidor que contenga la información exigida en las letras a), b) y c) a las que se refiere el apartado anterior.

3. Será función y responsabilidad del expedidor facilitar al capitán, al operador o al agente dicha declaración y garantizar que la carga presentada para el transporte corresponda con la efectivamente declarada de conformidad con lo dispuesto en el apartado 1.

Artículo 13. Notificación de mercancías peligrosas o contaminantes transportadas a bordo.

1. El operador, la empresa naviera, el agente o el capitán de un buque, cualquiera que sea su tamaño, que transporte mercancías peligrosas o contaminantes y abandone un puerto español notificará a la Capitanía Marítima que ejerza su competencia en dicho puerto, a más tardar en el momento de la salida, todos los datos enumerados en los apartados 2 y 3 del anexo I.

2. El operador, la empresa naviera, el agente o el capitán de un buque, cualquiera que sea su tamaño, que transporte mercancías peligrosas o contaminantes con origen en un puerto situado fuera de la Unión Europea y con destino a un puerto español o que tenga que fondear en el mar territorial español, deberá notificar la información mencionada en el apartado anterior a la Capitanía Marítima competente, antes de abandonar el puerto de carga de dichas mercancías o, si esta información no está disponible en el momento de la salida, en cuanto conozca el puerto de destino o de fondeo.

3. El intercambio de información por medios electrónicos se efectuará de acuerdo con las normas en cada caso establecidas y deberá utilizar la sintaxis y los procedimientos determinados en el anexo III.

[...]

XI. «Servicio de practicaaje»

Tema 20.

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

CAPITULO II Del Servicio Portuario de Practicaaje Portuario

Artículo 8. Obligatoriedad del servicio portuario de practicaaje.

La determinación por la Dirección General de la Marina Mercante de la necesidad de la existencia en un puerto del servicio de practicaaje supondrá la obligatoriedad de su utilización para la entrada y salida de puerto de todos los buques, con un arqueo igual o superior a 500 G.T., así como para las maniobras náuticas que estos buques precisen efectuar dentro del puerto, salvedad de las espiadas que no exijan el desatraque del buque o la utilización de remolcadores.

Artículo 9. Excepciones a la obligatoriedad de utilización del servicio portuario de practicaaje.

1. La Dirección General de la Marina Mercante podrá establecer excepciones a la obligatoriedad de utilización del servicio de practicaaje en un puerto o grupo de puertos determinado.

2. A los efectos señalados en el apartado anterior, la Dirección General de la Marina Mercante podrá facultar a determinados capitanes y patrones de buque para la no utilización del servicio portuario de practicaaje en puertos, buques y zonas de atraque concretos.

Dicha exención, que tendrá carácter temporal, se otorgará mediante resolución motivada, teniendo en cuenta los conocimientos específicos que sobre el puerto posea el capitán o patrón del buque, la frecuencia de entradas y salidas en puertos concretos en los últimos doce meses, el tipo y características técnicas del buque, la existencia y tipo de medios de ayuda a la maniobra de los buques, la intensidad y clase del tráfico marítimo, el tipo de mercancías transportadas, la dificultad de los canales de entrada o salida, el sistema de balizamiento y demás medios técnicos en materia de seguridad marítima con que cuente dicho puerto, así como los demás aspectos exigidos por la normativa establecida al efecto por la Organización Marítima Internacional (OMI).

Los capitanes y patrones exentos deberán, en todo caso, notificar al Capitán Marítimo y a la Autoridad Portuaria la entrada y salida del buque del puerto.

3. Los Capitanes Marítimos, por razones de urgencia y mediante resolución motivada, podrán suspender el ejercicio de la referida exención, o proponer a la Dirección General de la Marina Mercante su suspensión, por razones de seguridad marítima.

4. En relación con las maniobras que tengan como finalidad el fondeo en la zona II de los puertos, la Dirección General de la Marina Mercante podrá acordar para determinados buques la exención de la obligatoriedad del servicio de practicaaje, siempre que las aguas de dicha zona estén dentro de los límites de prestación de dicho servicio.

5. Quedan exceptuados de la obligatoriedad de utilización del servicio de practica los buques de guerra nacionales cuando concurren circunstancias en las que la utilización de dicho servicio implique pérdida de confidencialidad o restricción de movimientos en el cumplimiento de sus misiones. En este supuesto, el comandante del buque o de la Agrupación Naval lo comunicará al Capitán Marítimo.

Artículo 10. Concurrencia de circunstancias especiales de seguridad.

No obstante lo dispuesto en los dos artículos anteriores, el Capitán Marítimo, con carácter excepcional y mediante resolución motivada, podrá declarar obligatoria la utilización del servicio de practica portuario para cualquier tipo de buque cuando existan circunstancias que pongan en peligro la seguridad marítima o de la navegación, con excepción de lo prevenido en el apartado 5 del artículo anterior. Esta obligatoriedad se extenderá por todo el tiempo en que tales circunstancias subsistan.

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

Artículo 1. Objeto y definiciones.

1. Esta Orden tiene por objeto regular los supuestos de otorgamiento de exenciones a la obligatoriedad del servicio portuario de practica, así como fijar los motivos para la suspensión de las citadas exenciones y los requisitos para su prórroga, en desarrollo del artículo 9 del Reglamento General de Practica, aprobado por el Real Decreto 393/1996, de 1 de marzo.

2. A los efectos de esta Orden se entiende por:

- a) Alta frecuencia: La entrada y salida de un buque en un puerto dos o más veces al día.
- b) Media frecuencia: La entrada y salida de un buque en un puerto dos o más veces a la semana.
- c) Mercancías peligrosas: Las definidas como tales en el artículo 3, apartado 24, del Reglamento de admisión, manipulación y almacenamiento de mercancías peligrosas en los puertos, aprobado por el Real Decreto 145/1989, de 20 de enero.
- d) Mercancías especialmente peligrosas: Las especificadas como tales en el artículo 15 del Reglamento citado en la letra anterior.

Artículo 2. Excepciones a la obligatoriedad de la utilización del servicio portuario de practica.

La Dirección General de la Marina Mercante podrá establecer excepciones a la obligatoriedad de la utilización del servicio portuario de practica cuando haya precisado con carácter previo los criterios, supuestos y circunstancias en los que pudiera no ser obligatoria su utilización en un puerto o grupo de puertos para los que hubiera determinado inicialmente la necesidad de la existencia de dicho servicio, oída la Administración Portuaria competente, así como, si se hubiera constituido, el Consejo de Navegación y Puerto o, en otro caso, el Consejo de Navegación, y la organización que en el ámbito estatal ostente la representación profesional de los prácticos.

Se valorará especialmente para el establecimiento de las citadas excepciones que esté implantado en el puerto un sistema de información a buques y/o de control del tráfico portuario.

Artículo 3. Exenciones a capitanes y patrones de buques.

Las excepciones citadas en el artículo anterior se harán efectivas mediante exenciones particulares otorgadas por la Dirección General de la Marina Mercante a determinados capitanes y patrones, que les facultarán para la no utilización del servicio portuario de practicaje en buques, puertos y zonas de atraque concretas.

Artículo 4. Atraques.

No se concederán exenciones a capitanes o patrones al mando de buques que realicen maniobras de entrada o salida desde o hacia atraques, terminales, pantalanes específicos y otras instalaciones autorizadas para las operaciones de almacenamiento de mercancías peligrosas.

La exención quedará automáticamente suspendida cuando el buque, en su tránsito o en el transcurso de alguna de sus maniobras, deba de pasar a una distancia inferior a la mitad de su eslora o a la distancia de seguridad que pueda establecerse en el Reglamento General de Policía de los Puertos o en las Ordenanzas de cada puerto, de cualquier buque atracado en alguno de los lugares citados en el párrafo anterior.

Artículo 5. Tipos, características técnicas y condiciones de los buques.

1. No se otorgarán exenciones a los capitanes o patrones que estén al mando de buques incluidos en alguno de los siguientes supuestos:

a) Buques para los que el Capitán Marítimo haya determinado que, debido a su tamaño, a la naturaleza de la carga transportada o a sus características específicas en relación con las peculiaridades propias de cada puerto, deban servirse del auxilio de más de un remolcador en su tránsito por la zona portuaria de que se trate.

b) Buques que no dispongan de suficientes medios de propulsión y gobierno para poder realizar la maniobra de manera totalmente autónoma en condiciones normales, lo que deberá comprobarse antes de otorgar la exención. Para aquellos supuestos de buques que aun disponiendo de tales medios, éstos se averíen, no funcionen o lo hagan de modo deficiente, la exención quedará automáticamente suspendida mientras perdure tal circunstancia.

c) Buques de propulsión convencional que no cuenten con la presencia de un timonel desde la zona en la que embarcan los prácticos hasta que se dé el primer cabo en la maniobra de atraque, y desde que se larguen los cabos hasta que se sobrepase la zona en la que desembarcan los prácticos en la maniobra de salida.

En los buques de propulsión convencional que cuenten con la presencia de un timonel en los espacios a los que se refiere el apartado anterior, pero no tuviesen en los alerones telemandos de órdenes a máquinas y propulsiones laterales, se exigirá además para otorgar la exención que haya un miembro de la tripulación para atender la transmisión de dichas órdenes.

d) Buques que no cuenten con un resguardo de agua bajo la quilla de, al menos, un 10 por 100 de calado o, para buques de calado superior a 12 metros, de, al menos, 1,2 metros, y ello tanto en el canal de acceso como en la zona de maniobra.

e) Buques para los que el Capitán Marítimo considere que presentan una especial dificultad para navegar y maniobrar, en función de su tipología, tamaño y características técnicas, en relación con las características específicas de cada puerto.

2. Para aquellos buques que realicen atraques habituales en los que, debido a su orientación, configuración física u otras circunstancias puramente externas al buque, el Capitán Marítimo

haya determinado que deben servirse del auxilio de un solo remolcador, podrán otorgarse exenciones a la obligatoriedad del servicio de practicaje. A tal efecto, el capitán o patrón que esté al mando del buque deberá haber efectuado la maniobra al menos diez veces durante los doce meses inmediatamente anteriores a la solicitud y superar obligatoriamente una prueba práctica a satisfacción del Capitán Marítimo, con carácter complementario a los requisitos establecidos en el artículo 7 de esta Orden.

Artículo 6. Mercancías transportadas.

1. No se concederán exenciones a los capitanes o patrones de los buques que transporten mercancías especialmente peligrosas.

Tampoco se concederán exenciones a los capitanes o patrones de buques que transporten habitualmente más de 200 toneladas de mercancías peligrosas, con excepción de las gabarras de suministro de combustible con base en ese puerto.

Si un buque transportase de modo ocasional más de 200 toneladas de mercancías peligrosas, la exención concedida quedaría automáticamente suspendida mientras perdure tal circunstancia.

2. En todo caso, deberá de comunicarse a la Autoridad Portuaria el transporte por un buque, sea de modo habitual u ocasional, de mercancías especialmente peligrosas.

Artículo 7. Requisitos exigibles al capitán o patrón.

1. Para optar a la exención los capitanes o patrones de los buques deberán cumplir los siguientes requisitos:

a) Haber ejercido el mando del buque para el que se pretende la exención durante los dos meses previos a la solicitud en situaciones de alta frecuencia. Haber ejercido el mando del buque para el que se pretende la exención durante cuatro meses en el año anterior a la solicitud, en casos de media frecuencia. Haber ejercido el mando del buque para el que se pretende la exención durante ocho meses en el año anterior a la solicitud en los restantes supuestos, habiendo realizado, durante estos períodos, un mínimo de treinta maniobras de entrada y treinta de salida en el puerto.

b) Demostrar ante el Capitán Marítimo —quien podrá contar a tal efecto con los asesores técnicos que estime oportuno—, sus conocimientos sobre el puerto, luces, balizamientos, corrientes, mareas, sondas y otros, así como de la zona de atraque sobre la que se solicita la exención. Esta demostración podrá, a criterio de la mencionada autoridad, complementarse con una prueba práctica consistente en la realización de una maniobra de entrada y otra de salida con práctico a bordo ante el propio Capitán Marítimo, el cual, si no fuera Capitán de la Marina Mercante, estará asistido de un funcionario adscrito a la Administración Marítima que sí lo sea.

c) Acreditar el conocimiento suficiente y la debida fluidez de la lengua castellana para poder entenderse con los demás usuarios del puerto, extremo que deberá quedar probado a satisfacción del Capitán Marítimo durante la prueba de demostración de conocimientos citada en la anterior letra b).

2. El aspirante que, a criterio del Capitán Marítimo, no acredite poseer los conocimientos suficientes valorados con la demostración citada en la letra b) del apartado anterior, o que, en su caso, no supere la prueba práctica, no podrá formular una nueva solicitud hasta que haya transcurrido un mínimo de cuatro meses.

3. El capitán o patrón que haya obtenido una primera exención y aspire con posterioridad a obtener otra para un buque distinto en la misma zona de atraque, no deberá demostrar nuevamente sus conocimientos sobre dicha zona, aunque sí deberá superar, en su caso, la prueba práctica.

Artículo 8. Condiciones especiales para los buques de alta velocidad.

Los capitanes o patrones de buques de alta velocidad podrán ser eximidos siempre que cumplan, además de lo exigido por la letra c) del apartado 1 del artículo anterior, los siguientes requisitos:

1. Si los capitanes o patrones cuentan con exención en otro u otros puertos para el mismo o diferentes buques de alta velocidad, únicamente deberán demostrar ante el Capitán Marítimo sus conocimientos sobre el puerto, luces, balizamientos, corrientes, mareas, sondas y otros, así como de la zona de atraque sobre la que se solicita la exención. Esta demostración podrá, a criterio de la citada autoridad, complementarse con una prueba práctica consistente en la realización de una maniobra de entrada y otra de salida con práctico a bordo ante el propio Capitán Marítimo, el cual si no fuera Capitán de la Marina Mercante estará asistido de un funcionario que posea esa titulación.

2. Si los capitanes o patrones no cuentan con exención previa deberán demostrar ante el Capitán Marítimo sus conocimientos sobre el puerto, luces, balizamientos, corrientes, mareas, sondas y otros, así como de la zona de atraque sobre la que se solicita la exención y, asimismo, haber efectuado satisfactoriamente, las maniobras que indique el Capitán Marítimo, que no podrán ser menos de cinco. En el supuesto de que éste no fuera Capitán de la Marina Mercante, estará asistido de un funcionario adscrito a la Administración Marítima que sí lo sea y de un capitán exento para ese puerto y tipo de embarcación. Cuando no fuera posible la presencia del capitán exento, el número mínimo de maniobras se elevará hasta diez.

3. El Capitán Marítimo podrá contar para la realización de las demostraciones y pruebas con los asesores técnicos que estime oportuno. Las maniobras se efectuarán sin pasaje a bordo.

Artículo 9. Otorgamiento de la exención.

Para que el Director general de la Marina Mercante pueda otorgar la exención de la obligatoriedad del servicio de practica, el capitán o patrón del buque deberá aportar la documentación justificativa de su titulación y de las escalas efectuadas en el puerto que le sean exigibles, indicando la zona de atraque para la que se pretende, así como un informe referido al buque y a su equipamiento en todo cuanto tenga relación con la maniobra. Se recabarán los informes de los entes u órganos referidos en estos preceptos. El informe de la Autoridad Portuaria, titular del servicio de practica, tendrá carácter determinante.

Las fechas para la demostración de conocimientos o, en su caso, la realización de la prueba práctica, exigidas por los artículos 7 y 8, se comunicarán a la Autoridad Portuaria, y la de la prueba asimismo a la corporación de prácticos o a la entidad que la sustituya. A continuación, el Capitán Marítimo redactará un informe en el que ponderará el cumplimiento o no de los extremos señalados en el artículo 9 del Reglamento General de Practica, y formulará la recomendación que estime procedente.

A la vista de todo ello, la Dirección General de la Marina Mercante dictará la resolución que proceda, en la que quedarán expresamente establecidas las limitaciones técnicas, geográficas, meteorológicas o de cualquier otro tipo que deban de acotar la exención. Esta resolución, de acuerdo con el artículo 9.2 del Reglamento de Practica, será motivada, se dictará y notificará

en el plazo máximo de tres meses, y se comunicará asimismo a la Autoridad Portuaria. A falta de resolución expresa la exención se entenderá desestimada.

Artículo 10. Suspensión de la exención.

1. De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 9.3 del Reglamento General de Practicaje, los Capitanes Marítimos, por razones de urgencia y mediante resolución motivada que será notificada al capitán o patrón del buque, y de la que se dará traslado a la Autoridad Portuaria, al naviero y a la corporación de prácticos, podrán suspender el ejercicio de la exención de practica por las siguientes causas:

- a) La necesidad del uso de remolcador como ayuda a la maniobra, salvo lo dispuesto en el artículo 5.2. La suspensión se prolongará mientras duren las causas que obliguen a dicho uso.
- b) La realización de obras en el muelle, dársena o zona próxima al atraque, cuando, por dicha causa, la suspensión resulte aconsejable, a criterio del Capitán Marítimo.
- c) La concurrencia de circunstancias excepcionales, justificadas por la Autoridad Portuaria, en situaciones de especial complejidad que pudieran ocasionar perjuicios importantes para la explotación del puerto, así como por cualesquiera razones de seguridad marítima debidamente justificadas por el Capitán Marítimo.

2. El Director general de la Marina Mercante, a propuesta del Capitán Marítimo, podrá suspender el ejercicio de la exención de practica, mediante resolución motivada que deberá ser notificada al capitán del buque, y de la que se dará traslado a la Autoridad Portuaria, al naviero y a la corporación de prácticos, por el incumplimiento de las normas establecidas por la Autoridad Portuaria para regular el movimiento de los buques y las comunicaciones dentro del puerto. El Capitán Marítimo podrá suspender cautelarmente el ejercicio de la exención.

3. En el caso de que el régimen imperante de corrientes, la fuerza del viento o cualquier otro fenómeno meteorológico, en relación con el tamaño o tonelaje del buque, sobrepase los límites previstos en los criterios que al efecto habrá de establecer cada Capitanía Marítima, oídas la Autoridad Portuaria y la corporación de prácticos, la suspensión será automática, sin necesidad de que se dicte resolución expresa al efecto.

Artículo 11. Vigencia de la exención.

Las exenciones tendrán vigencia anual y podrán ser prorrogadas por el Capitán Marítimo a petición del beneficiario, formulada con una antelación mínima de treinta días a su vencimiento. La prórroga se concederá cuando quede acreditado que el capitán o patrón ha efectuado un mínimo de doce escalas en el puerto durante el período de la exención y que no ha estado ausente del puerto en dicho período por un espacio mayor de ocho meses.

XII. «Inspección de buques»

Tema 21.

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

Artículo 14. Obligaciones de operadores, empresas operadoras, capitanes y patronos de los buques.

1. Los operadores y empresas operadoras, así como los capitanes y patronos de los buques de pabellón español, están obligados a:

a) Poner en conocimiento de los Capitanes Marítimos o de la Dirección General de la Marina Mercante, la caducidad de cualquiera de los certificados o documentos relacionados con este Reglamento, solicitando la realización de las actividades inspectoras necesarias para proceder a su renovación.

b) Solicitar la realización del resto de las actividades inspectoras exigidas por la normativa vigente para el tipo y clase de buque que se trate, así como comunicar la caducidad de aquellas anotaciones recogidas en los certificados o documentos que tengan establecido un determinado plazo de tiempo para su ejecución.

c) Someterse a todas las actuaciones inspectoras que ordenen las autoridades marítimas para comprobar el cumplimiento con la normativa vigente.

d) Llevar a bordo, custodiados por el capitán o patrón, en un lugar del buque de fácil acceso y con visibilidad adecuada, todos los certificados y documentos, o copias certificadas de los mismos, exigidos para el buque por la normativa en vigor.

e) Mantener el estado del buque y de todo su equipo conforme a las disposiciones de las reglas nacionales o internacionales en vigor, para así garantizar que el buque seguirá estando en condiciones de hacerse a la mar, sin peligro para la seguridad marítima, y en condiciones de evitar cualquier incidente de contaminación del medio ambiente marino.

f) No efectuar ningún cambio, que pueda afectar a la seguridad del buque o a la prevención de la contaminación del medio ambiente marino, en la disposición estructural, las máquinas, el equipo y los demás componentes del buque, sin previa autorización de la Dirección General de la Marina Mercante, en los términos que establece el capítulo III del Título II.

2. Todas las averías, y accidentes de consideración, así como los defectos descubiertos y las prácticas de reparación del buque y de sus equipos que afecten a la seguridad del buque, de la vida humana en el mar o de la navegación o que puedan significar un riesgo de contaminación del medio ambiente marino, serán notificados inmediatamente después de que se tenga conocimiento de ellos al Capitán Marítimo en caso de que el puerto en el que se encuentre el buque sea español o la Dirección General de la Marina Mercante y a las autoridades marítimas competentes del puerto en cuestión, si éste es extranjero.

En caso de que el buque se encuentre en navegación, la comunicación se producirá a las autoridades indicadas del primer puerto al que vaya a arribar y siempre con anterioridad a la arribada a dicho puerto.

3. Las autoridades españolas a quienes se comuniquen tales circunstancias harán que se inicien las investigaciones encaminadas a determinar el alcance de las incidencias comunicadas y que

se adopten las medidas precisas para garantizar la seguridad marítima y la integridad del medio ambiente marino, ordenando, si es necesario, la realización de un reconocimiento adicional o extraordinario, según lo dispuesto en el artículo 37, a las partes afectadas del buque.

CAPÍTULO II Actividades de inspección y procedimiento

Artículo 15. Iniciación de la actividad inspectora.

Las actividades inspectoras podrán iniciarse de oficio o a solicitud de persona interesada.

Artículo 16. Iniciación de oficio.

1. Se iniciará de oficio una actividad inspectora en los siguientes casos:

a) A iniciativa de los inspectores, cuando la actuación se produzca como consecuencia del conocimiento directo o indirecto de las conductas o hechos que justifiquen el inicio de actividades de inspección, dando cuenta de ello al Capitán Marítimo.

b) Para verificar el cumplimiento con las prescripciones normativas sobre la operación y utilización del buque, tanto en navegación, como en la realización de las diferentes actividades relacionadas con su servicio que puedan tener una influencia sobre la seguridad marítima y la prevención de la contaminación del medio ambiente marino.[...]

c) Por resolución motivada de la Dirección General de la Marina Mercante, cuando se tenga conocimiento fundado de hechos que puedan poner en peligro la seguridad marítima y la integridad del medio ambiente marino.

d) Por petición razonada de otros órganos administrativos o de otras Administraciones públicas que, teniendo conocimiento de conductas o hechos que pudieran justificar el inicio de actividades de inspección, no tengan competencias en esta materia. [...]

e) Por denuncia de cualquier persona, siempre que sea formulada de acuerdo a lo previsto en la normativa sobre procedimiento administrativo sancionador, que ponga en conocimiento de la Dirección General de la Marina Mercante o de una Capitanía Marítima la existencia de un determinado hecho presuntamente constitutivo de infracción administrativa en el ámbito de la seguridad marítima o de la prevención de la contaminación del medio ambiente marino, que pudiera justificar el inicio de la inspección. [...]

Artículo 17. Iniciación a instancia de personas interesadas.

1. Las actividades inspectoras previstas por la normativa aplicable que deban ser realizadas durante la etapa en servicio del buque, y en concreto los reconocimientos programados, , los reconocimientos adicionales, y los reconocimientos para autorización de remolques, deberán iniciarse a solicitud de los operadores o empresas operadoras del buque. [...]

Artículo 18. Solicitudes para la iniciación de la actividad inspectora.

1. Las solicitudes para la iniciación de la actividad inspectora serán dirigidas al Capitán Marítimo y deberán cumplir los requisitos siguientes:

Deberán ser presentadas por persona que ostente la condición de interesado o de su representante, de acuerdo a lo previsto en la legislación sobre procedimiento administrativo.[...]

2. Las solicitudes relativas a la realización de los reconocimientos programados y en su normativa de desarrollo deberán presentarse con, al menos, quince días de antelación a la fecha de caducidad de los correspondientes certificados, o de la fecha prevista de realización para otras actividades inspectoras. En el caso de buques que no efectúen tráfico regular entre puertos

fijos y que no puedan determinar con quince días de antelación dónde se encontrarán en la fecha de caducidad del certificado, dicho plazo podrá reducirse a un mínimo de cinco días.

Las solicitudes para la realización de reconocimientos adicionales o extraordinarios ocasionados por varada, abordaje, serias averías en elementos importantes de su estructura o maquinaria, deberán presentarse en el momento de la arribada al primer puerto o, caso de que ello no fuera posible, en el día siguiente hábil.

Las solicitudes de reconocimiento extraordinarios para la autorización de remolques deberán presentarse con una antelación mínima de tres días a la fecha en que deba tener lugar dicho evento, excepto en casos de emergencia.

Artículo 19. Realización de las actividades inspectoras.

1. Finalizadas las actividades inspectoras, el inspector o subinspector encargado de realizarlas o dirigir las elaborará y firmará, bajo su responsabilidad y con absoluta independencia técnica de criterio, el correspondiente informe de inspección, indicando claramente si el resultado es o no satisfactorio. Los informes serán notificados a los interesados de acuerdo a lo previsto en la legislación vigente sobre procedimiento administrativo.

2. Los informes de inspección constituirán la base documental necesaria e imprescindible para la extensión por parte de la autoridad competente del correspondiente certificado o documento asociado a la actividad inspectora realizada.

3. La Dirección General de la Marina Mercante queda autorizada para normalizar los modelos en que deben ser presentados los informes, en los que se hará constar, como mínimo, los siguientes datos:

- a) La identificación clara del buque, o de los elementos o equipos inspeccionados, así como de la persona ante quien se efectúa la actividad inspectora.
- b) El lugar, fecha y hora en que se llevó a cabo la actividad inspectora.
- c) La identificación de los inspectores o subinspectores encargados de las actividades objeto del informe.
- d) La constatación de que el buque cumple con las disposiciones aplicables de la normativa vigente o, por el contrario, una enumeración detallada de las deficiencias encontradas, con indicación precisa de las normas que pudieran haberse vulnerado en su caso.
- e) La relación detallada de las medidas que deban ser adoptadas para subsanar las deficiencias detectadas, con indicación del plazo tope para que sean llevadas a cabo, en función de la importancia y alcance de las mismas.
- f) El criterio del inspector que aconseje o no la emisión o renovación del certificado, el refrendo o prórroga del mismo, o la firma del documento relativo.

4. El informe de inspección será elaborado con la mayor brevedad posible, y en todo caso en un plazo máximo de diez días desde la finalización de la actividad inspectora correspondiente. En caso de resultado satisfactorio, la emisión, renovación, refrendo o prórroga del certificado, o bien la firma del documento asociado, se producirá en un plazo máximo de veinte días desde la finalización de la actividad inspectora.

En caso de que se trate de actuaciones competencia del Subdirector general de Inspección Marítima, este último plazo se ampliará en otros diez días más.

5. Las actividades inspectoras se efectuarán, siempre que sea posible, en presencia de la persona titular o responsable de la entidad inspeccionada.

En los informes de inspección se hará constar la conformidad o disconformidad de la persona ante quien se efectúa la inspección respecto al contenido del informe.

En caso de que esta persona se niegue a firmar, el inspector efectuará una diligencia indicando tal negativa y que la inspección ha sido realizada.

6. El Área de Inspección Marítima conservará los informes de inspección unidos a la copia del certificado o documento asociado y remitirán copia certificada de los mismos a la Dirección General de la Marina Mercante cuando así sea requerido.

[...]

9. El solicitante de la actividad inspectora deberá proveer los medios y equipos necesarios para que dicha actividad pueda realizarse en condiciones adecuadas de seguridad.

Artículo 20. Firma y visado de documentos.

1. Todos los documentos, informes o manuales que a requerimiento de la Administración deban ser elaborados por los interesados, excepción hecha de los proyectos de construcción, de transformación, reforma o reparación de buques y de los asociados a la dirección de obra de estos mismos procesos, requerirán, en función de su naturaleza y contenido, la firma de un ingeniero naval, de un titulado superior de la Marina Civil, de un ingeniero técnico naval, o bien de un diplomado de Marina Civil, todos ellos en el ámbito de su especialidad y legalmente capacitados para el ejercicio de su profesión. Asimismo, deberán ser visados por el Colegio Oficial correspondiente del profesional que los haya firmado.

2. En todo caso los profesionales firmantes deberán acreditar la cobertura de la responsabilidad civil que pueda derivarse de sus actuaciones profesionales.

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

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

Artículo 6. Organizaciones autorizadas.

1. Las organizaciones reconocidas en un Estado miembro de la Unión Europea, o de otro Estado que aplique criterios de reciprocidad en cuanto a su reconocimiento y tratamiento, y que tengan un centro de carácter permanente en España podrán ser autorizadas para realizar en nombre de la Dirección General de la Marina Mercante los reconocimientos de buques y compañías previstos en los convenios internacionales, el refrendo de las revisiones anuales o intermedias y la emisión de nuevos certificados obligatorios, en los supuestos que a continuación se indican:

- a) Cuando un buque español se encuentre en puerto extranjero y necesite prorrogar el plazo de validez de cualquier certificado obligatorio por aproximarse la fecha de su caducidad.
- b) Cuando un buque español esté dedicado a realizar viajes entre puertos extranjeros y resulte perjudicial para la explotación comercial del mismo su traslado a puerto nacional, para efectuar alguno de los reconocimientos preceptivos.

- c) Cuando un buque español, por averías u otras causas de siniestralidad, deba de ser objeto de reconocimiento en el extranjero.
- d) Cuando un buque español se construya o realice obras de transformación, reforma o gran reparación en el extranjero.
- e) Cuando un buque español recale en puerto español en días inhábiles o fuera del horario de trabajo, o por otra causa los reconocimientos no pudieren ser prestados por los servicios de inspección de la Capitanía Marítima.
- f) Cuando en atención a las condiciones logísticas, de adecuación a sus procedimientos o de agilidad en la operación, así lo decida la compañía.
- g) Cuando un buque se encuentre en el extranjero y solicite el abanderamiento en España.
- h) Cuando una compañía tenga su oficina central en el extranjero.

2. La organización autorizada deberá solicitar a la Dirección General de la Marina Mercante autorización para el refrendo o la emisión de un nuevo certificado solo en el supuesto previsto en la letra c) del apartado anterior, o para la expedición de un documento acreditativo de haber superado con éxito un reconocimiento, a requerimiento de un Estado rector del puerto.

3. El refrendo o emisión de nuevos certificados obligatorios, realizados por la Dirección General de la Marina Mercante o por la organización autorizada, se llevará a cabo en el plazo de quince días, notificándolo al interesado.

4. Lo establecido en los apartados anteriores no será aplicable a la certificación de componentes de equipos marinos, que estará sujeta a sus normas específicas. Tampoco podrán emitirse por las entidades autorizadas certificados de exención, correspondiendo esta función a la Administración marítima española.

Disposición adicional séptima. Control de buques nacionales con destino a puertos extranjeros.

1. La Dirección General de la Marina Mercante, a través de las Capitanías Marítimas, realizará inspecciones de carácter selectivo a los buques nacionales que salgan de puerto español con destino a puertos extranjeros, con objeto de verificar que se mantienen a bordo las condiciones de seguridad comprobadas en los últimos reconocimientos, en virtud de las cuales se le ha extendido al buque los correspondientes certificados obligatorios.

Estas inspecciones tendrán la consideración de reconocimientos extraordinarios.

2. Corresponderá a la Dirección General de la Marina Mercante definir los criterios de selección aplicables a las inspecciones previstas en el apartado anterior.

4. Cuando un buque nacional pretenda despachar con destino a puerto extranjero en días inhábiles, deberá comunicarlo a la Capitanía Marítima correspondiente con una antelación mínima de 72 horas, con el fin de permitir la realización de las actuaciones que fueran pertinentes.

5. Esta disposición adicional no se aplicará a los buques y embarcaciones nacionales excluidos del ámbito de aplicación del Reglamento por el que se regulan las inspecciones de buques extranjeros en puertos españoles.

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

Tema 22.

Código Civil: Celebración del matrimonio (Artículo 52). Testamento marítimo (Libro III: Título III: Capítulo I: Sección 8ª).

Artículo 52.

Podrán celebrar el matrimonio del que se halle en peligro de muerte:

- 1.º El Juez de Paz, Alcalde o Concejal en quien delegue, Secretario judicial, Notario o funcionario a que se refiere el artículo 51.
- 2.º El Oficial o Jefe superior inmediato respecto de los militares en campaña.
- 3.º El Capitán o Comandante respecto de los matrimonios que se celebren a bordo de nave o aeronave.

El matrimonio en peligro de muerte no requerirá para su celebración la previa tramitación del acta o expediente matrimonial, pero sí la presencia, en su celebración, de dos testigos mayores de edad y, cuando el peligro de muerte derive de enfermedad o estado físico de alguno de los contrayentes, dictamen médico sobre su capacidad para la prestación del consentimiento y la gravedad de la situación, salvo imposibilidad acreditada.

Sección 8.ª Del testamento marítimo

Artículo 722.

Los testamentos, abiertos o cerrados, de los que durante un viaje marítimo vayan a bordo, se otorgarán en la forma siguiente:

En los buques mercantes autorizará el testamento el Capitán, o el que haga sus veces, con asistencia de dos testigos idóneos.

Los testigos se elegirán entre los pasajeros, si los hubiere; pero uno de ellos, por lo menos, ha de poder firmar, el cual lo hará por sí y por el testador, si éste no sabe o no puede hacerlo.

Artículo 723.

El testamento del Capitán del mercante será autorizado por quien deba sustituirlos en el cargo, observándose para lo demás lo dispuesto en el artículo anterior.

Artículo 724.

Los testamentos abiertos hechos en alta mar serán custodiados por el Capitán, y se hará mención de ellos en el Diario de navegación.

La misma mención se hará de los ológrafo y los cerrados.

Artículo 725.

Si el buque arribase a un puerto extranjero donde haya Agente diplomático o consular de España, el Capitán del mercante, entregará a dicho Agente copia del testamento abierto o del acta de otorgamiento del cerrado, y de la nota tomada en el Diario.

La copia del testamento o del acta deberá llevar las mismas firmas que el original, si viven y están a bordo los que lo firmaron; Capitán que hubiese recibido el testamento, o el que haga sus veces, firmando también los que estén a bordo de los que intervinieron en el testamento.

El Agente diplomático o consular hará extender por escrito diligencia de la entrega y, cerrada y sellada la copia del testamento o la del acta del otorgamiento si fuere cerrado, la remitirá con la nota del Diario por el conducto correspondiente al Ministro de Marina, quien mandará que se deposite en el Archivo de su Ministerio.

El Comandante o Capitán que haga la entrega recogerá del Agente diplomático o consular certificación de haberlo verificado, y tomará nota de ella en el Diario de navegación.

Artículo 726.

Cuando el buque, sea de guerra o mercante, arribe al primer puerto del Reino, el Comandante o Capitán entregará el testamento original, cerrado y sellado, a la Autoridad marítima local, con copia de la nota tomada en el Diario; y, si hubiese fallecido el testador, certificación que lo acredite.

La entrega se acreditará en la forma prevenida en el artículo anterior, y la Autoridad marítima lo remitirá todo sin dilación al Ministro de Marina.

[...]

Artículo 728.

Cuando el testamento haya sido otorgado por un extranjero en buque español, el Ministro de Marina remitirá el testamento al de Estado, para que por la vía diplomática se le dé el curso que corresponda.

Artículo 729.

Si fuere ológrafo el testamento y durante el viaje falleciera el testador, el Comandante o Capitán recogerá el testamento para custodiarlo, haciendo mención de ello en el Diario, y lo entregará a la Autoridad marítima local, en la forma y para los efectos prevenidos en el artículo anterior, cuando el buque arribe al primer puerto del Reino.

Lo mismo se practicará cuando sea cerrado el testamento, si lo conservaba en su poder el testador al tiempo de su muerte.

Artículo 730.

Los testamentos, abiertos y cerrados, otorgados con arreglo a lo prevenido en esta sección, caducarán pasados cuatro meses, contados desde que el testador desembarque en un punto donde pueda testar en la forma ordinaria.

Artículo 731.

Si hubiera peligro de naufragio, será aplicable:

Durante una batalla, asalto, combate y generalmente en todo peligro próximo de acción de guerra, podrá otorgarse testamento militar de palabra ante dos testigos.

Pero este testamento quedará ineficaz si el testador se salva del peligro en cuya consideración testó.

Aunque no se salvere, será ineficaz el testamento si no se formaliza por los testigos ante el Auditor de guerra o funcionario de justicia que siga al ejército.

