



15 de febrero de 2021

ANTEPROYECTO DE LEY DE MODIFICACIÓN DEL TEXTO REFUNDIDO DE LA LEY DE PUERTOS DEL ESTADO Y DE LA MARINA MERCANTE, Y DE LA LEY DE NAVEGACIÓN MARÍTIMA

I

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

Las leyes que ahora se modifican son el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre, y la Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima, con la finalidad de establecer medidas que favorezcan el buen funcionamiento del sector marítimo nacional.

La reforma que se lleva a cabo se propone actualizar aquellos contenidos que han quedado desfasados, cubrir las lagunas de la regulación que se han detectado durante estos últimos años y coordinar mejor ambas leyes, eliminando aquellos preceptos que se repiten o solapan de manera innecesaria en las dos.

II

Las reformas del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante suponen una puesta al día de las normas que afectan a este segundo ámbito



de la regulación, el de la marina mercante. Ello ha supuesto redactar de nuevo capítulos enteros para poder abordar una actualización coherente de los preceptos afectados.

La citada actualización comienza con la reforma de tres de los cinco artículos dedicados a la marina mercante en el capítulo II del título preliminar del texto refundido. La finalidad de su modificación obedece a su mejor coordinación con los preceptos de la Ley de Navegación Marítima. Esto lleva a adaptar la terminología del texto refundido, y de manera destacada la sustitución de la expresión de “zonas” por la de “espacios marítimos”. También se suprimen previsiones que están repetidas, como sucede con la definición de naviero, que aparece con idénticas palabras en el artículo 145 de la Ley de Navegación Marítima.

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

En el capítulo I del título I del Libro Segundo se actualiza el régimen del abanderamiento de buques en España, incluyendo el cambio de pabellón, así como la actualización de los registros de buques españoles. Esta regulación se coordina ahora con las normas que ya se encuentran en la Ley de Navegación Marítima, evitando repetición de preceptos como sucedía hasta ahora.

Las modificaciones en el régimen de los registros de buques pretenden la mejora de su competitividad ante el hecho cierto de la reducción del número de buques bajo pabellón español. La regulación del Registro Especial de Buques y Empresas Navieras deja de situarse en la disposición adicional decimosexta, para incluirse a continuación del artículo dedicado al Registro de Buques y Empresas Navieras. La reforma de este se enmarca dentro del objetivo de reforzar su papel coordinador de la gestión que se lleva a cabo por parte de la Administración marítima, al tiempo que se pretende mejorar su comunicación con el Registro de Bienes Muebles, con funciones mejor deslindadas para ambos registros.

Este capítulo se cierra con la modificación del régimen de la responsabilidad civil del artículo 254 del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina



Mercante. La novedad consiste en cubrir la carencia sentida hasta ahora de una habilitación al Gobierno para que reglamentariamente pueda establecer la obligación de aseguramiento para determinadas actividades que se lleven a cabo en el medio marino y que puedan afectar a la seguridad marítima o a la protección del medio ambiente marino.

III

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

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

La segunda novedad se propone aclarar el régimen de los seguros de estos buques y embarcaciones de recreo.

La tercera es la previsión de un régimen simplificado de inscripción en el Registro de Buques y Empresas Navieras para embarcaciones de recreo y para motos náuticas, que acabe con el particularismo y la dispersión de formas de inscripción existentes en la actualidad.

La última novedad es la creación del llamado «Fichero Informativo de Embarcaciones de Recreo», que permitirá tanto a los perjudicados como a las Administraciones competentes y las entidades aseguradoras conocer el seguro de la embarcación de recreo que, en su caso, causa un daño. Con ello se facilitará la consecución del cobro de las indemnizaciones que proceda, así como mejorar control del cumplimiento de la obligación de aseguramiento que recae sobre los titulares de embarcaciones de recreo.



Por otro lado, se introducen algunas modificaciones que adaptan la navegación de cabotaje a la realidad actual del tráfico marítimo. Se recoge ahora la peculiaridad que comportan respecto al cabotaje continental (no insular) los servicios de servicios de transbordo de carga internacional, conocidos también como «feeder», así como a la navegación de buques y embarcaciones de recreo con finalidad comercial.

IV

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

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

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

V

En el capítulo VII del título I del Libro Segundo la reforma que se lleva a cabo trata de poner al día las competencias no solo del Gobierno en relación con el establecimiento de obligaciones de servicio público, sino también de la Administración marítima para hacer frente a situaciones excepcionales. Se ha tenido en cuenta la experiencia adquirida a raíz de todas las circunstancias ocasionadas por la pandemia del COVID-19 y, a partir de ello, dotar a la Administración marítima de herramientas que



le permitan cumplir su función en tales situaciones. Además, junto a los riesgos tradicionales en los espacios marítimos (salvamento, contaminación) se añaden otros propios de nuestros tiempos, como son los que afectan a la ciberseguridad.

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

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

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

Por su parte, la modificación del artículo 278 obedece a la necesidad de actualizar los requisitos de titulación académica que permiten el ingreso en el Cuerpo Especial Facultativo de Marina Civil. Para ello se exigirá estar en posesión del título oficial de enseñanza universitaria correspondiente para la obtención de alguno de los siguientes títulos profesionales de la marina mercante: Piloto de Segunda Clase de la Marina Mercante, Oficial de Máquinas de Segunda Clase de la Marina Mercante, Oficial Electrotécnico de la Marina Mercante u Oficial Radioelectrónico de Segunda Clase de la Marina Mercante.



VI

Las modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante incluyen la reforma completa del título IV del Libro Segundo, con la que se actualiza el régimen de las tasas de la marina mercante. Por una parte, en el nuevo capítulo I se actualiza el régimen de gestión de esas tasas, que se basará en la autoliquidación por parte de los sujetos pasivos que tendrán a su disposición el modelo oficial que encontrarán en la sede electrónica del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, que permitirá efectuar su ingreso en el Tesoro Público. Además, se establece una bonificación del 80 por ciento de las tasas cuando graven actuaciones o servicios que se presten a buques o embarcaciones inscritos en el Registro de buques y embarcaciones históricas y sus reproducciones singulares.

Por otra parte, en el capítulo II de este título se actualiza el régimen de las tasas que gravan las distintas actuaciones de la Administración marítima, relativas a inspecciones de buques, emisión de certificados nacionales e internacionales, las actuaciones registrales, la emisión de certificados de seguros, por trámites de títulos profesionales marítimos y de recreo, por la emisión o renovación de la libreta de navegación marítima o de la libreta de identidad del marino (DIM), por derechos de exámenes o por homologación de centros, y por asignación del código único del fabricante. En aquellos supuestos que se ha considerado necesario se ha establecido una exención de la tasa a favor de los desempleados con ingresos anuales inferiores a dos veces el indicador público de renta de efectos múltiples (IPREM).

Las últimas modificaciones del texto refundido afectan al régimen sancionador, que siguen la línea que marcaron la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas y la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público. De esta forma, por razones de seguridad jurídica se reúne en el título IV del Libro Tercero del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante la totalidad de las normas que rigen las especialidades del procedimiento sancionador en este ámbito. Se deroga, con ello, las normas contenidas en el Reglamento del procedimiento sancionador de las infracciones en el ámbito de la Marina Civil establecidas en la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el artículo 1.2



del Real Decreto 1772/1994, de 5 de agosto, por el que se adecuan determinados procedimientos administrativos en materia de transportes y carreteras a la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

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

La disposición adicional decimosexta se modifica para asegurar la renovación de los medios y recursos con los que cuenta la Administración marítima para el cumplimiento de sus funciones de mejora de la seguridad marítima y la lucha contra la contaminación del medio marino.

Por último, se introduce una nueva disposición adicional en el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante para permitir a las empresas navieras españolas contratar servicios de seguridad privada que aseguren su protección cuando naveguen por aguas con riesgo de cometerse actos de piratería y puedan prevenirlos por efecto de la disuasión o la repulsión.

VII

La modificación de la Ley de Navegación Marítima sirve para corregir algún error, reagrupar conceptos que estaban definidos tanto en esta norma como en el texto refundido. Asimismo, se atienden aquellas cuestiones que plantean problemas en la práctica y cuya reforma ha sido propuesta por la doctrina científica especializada en esta materia. Además, sirve para completar el repertorio de los expedientes notariales de Derecho marítimo. Procede exponer el fundamento de las distintas modificaciones que se llevan a cabo en esta ley.



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

La modificación del artículo 59 obedece a esa reagrupación de definiciones entre las leyes que regulan esta materia. De esta forma, toda vez que desaparece la definición de las plataformas fijas en el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, procede traer a la Ley de Navegación Marítima las excepciones de esa definición, en la que no se comprenden oleoductos, gasoductos, cables y emisarios submarinos ni otras tuberías o instalaciones.

De esta forma, se lleva a cabo la sustitución de la referencia inapropiada al «Comandante de Marina» del artículo 69.3 por la de la «Capitanía Marítima».

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

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

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

El artículo 212 ha sido objeto de interpretaciones divergentes sobre si la obligación inicial de navegabilidad en el contrato de fletamento era de medios o de



diligencia. La reforma pone fin a esas dudas y extiende la obligación de cuidar de la navegabilidad durante todo el tiempo del contrato.

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

La reforma también pretende reforzar las previsiones que ya se establecieron en la redacción original de la Ley de Navegación Marítima para hacer frente al problema de las cláusulas de jurisdicción en los conocimientos de embarque y pólizas de fletamento. Con la finalidad de reforzar la competencia jurisdiccional española y, con ello, la tutela judicial dentro de nuestro país, en los casos de reclamaciones de la carga descargada en España se reforman los artículos 251 y 468.

En la nueva redacción al artículo 468, referido hasta ahora a las cláusulas de jurisdicción y arbitraje, al que se añade la referencia a las cláusulas de ley aplicable. La razón de esta adición obedece a que precisamente el enjuiciamiento del valor de las cláusulas de jurisdicción y arbitraje se encuentra estrechamente conectada a la cláusula de ley aplicable, sin la cual el control de aquellas queda diluido. Completa la modificación de este precepto la previsión de la aplicación de la ley del país donde se encuentre el puerto de descarga designado en el título a los derechos y acciones del tercer tenedor adquirente del conocimiento de embarque, a falta de acuerdo entre las partes.

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

El artículo 312 es objeto de reforma con el propósito unificar el régimen de seguro obligatorio para todas las embarcaciones de recreo, con independencia de si son o no objeto de contrato de arrendamiento náutico. Este régimen ha de ser el de las



disposiciones de la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro, incluida la acción directa en los términos previstos en su artículo 76.

La modificación del apartado 1 del artículo 342 corrige el error en que incurría ese precepto, puesto que las responsabilidades por los daños ocasionados a la carga se reparten de manera mancomunada, tal y como prevé el Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Abordaje y el artículo 341 también de la Ley de Navegación Marítima. Con la reforma la responsabilidad solidaria se reserva para la indemnización de los daños personales sufridos por terceros.

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

El artículo 465 también es objeto de reforma ante las dudas que hoy existen acerca de la admisibilidad de la acción directa frente a los clubs de protección e indemnización. Dudas que afectan negativamente a los tomadores de estos seguros con sede social en España.

El artículo 472.2 de la Ley de Navegación Marítima se elimina la exigencia del importe mínimo de la garantía para responder de los daños, perjuicios y costas, que tenga origen en el crédito marítimo alegado para decretar el embargo preventivo de un buque por el tribunal competente. Una previsión que ha dificultado su aplicación y que, en estos momentos, dificulta el cobro de deudas dentro del sector marítimo y con ello su normal desenvolvimiento.

Por último, se añade un nuevo capítulo, el VII, al título X, sobre certificación pública de determinados expedientes de derecho marítimo. El capítulo se refiere a los expedientes en materia de abandono de embarcaciones de recreo. La situación económica actual está produciendo un volumen elevado de impagados y, como



consecuencia, un incremento en el abandono de embarcaciones. Esto supone un grave problema económico y medioambiental para los puertos deportivos y demás instalaciones náutico-deportivas, quienes difícilmente pueden encontrar soluciones rápidas y eficaces con la legislación actualmente vigente. La introducción de este nuevo capítulo lleva también a modificar la exposición de motivos y el propio índice de la Ley de Navegación Marítima, evitando con ello que queden descoordinados de su articulado.

VIII

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

Esta ley se ajusta a los principios de buena regulación a los que se refiere el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas. Estos principios son los de necesidad, eficacia, proporcionalidad, seguridad jurídica, transparencia y eficiencia. Así se refleja en las razones expuestas en las que se funda cada una de las modificaciones que se llevan a cabo, en las cuales se ha dado participación tanto a los órganos con competencia en las distintas materias, como es el caso del Consejo General del Poder Judicial, como a los destinatarios de la norma.

Se destaca también que esta reforma legal ha sido redactada y estructurada siguiendo principios de lenguaje jurídico claro.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 149.1.6ª y 20.ª de la Constitución Española, esta ley se dicta al amparo de la competencia exclusiva que ostenta el Estado sobre legislación mercantil, procesal y de marina mercante.

Artículo uno. Modificaciones del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre

Uno. Se da nueva redacción al artículo 8:



«Artículo 8. *Espacios marítimos españoles y tipos de navegación.*

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

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

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

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

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

Dos. Se da nueva redacción al artículo 9:

Artículo 9. *Tipos de navegación.*

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

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



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

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

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

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

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

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

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

Tres. Se da nueva redacción al artículo 10:

«Artículo 10. *Flota civil.*

1. Se entiende por buques, embarcaciones, artefactos navales y plataformas fijas las definidas en la Ley 14/201, de 24 de julio, de Navegación Marítima.

2. Se considera flota civil española a los buques y embarcaciones civiles, mercantes, de recreo y demás abanderados en España.



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

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

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

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

Serán de aplicación las disposiciones de esta ley a los buques y embarcaciones extranjeros que se encuentren en los espacios marítimos españoles.

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

Cuatro. Se da nueva redacción al capítulo I del título I del Libro Segundo:

«CAPÍTULO I Buques y Empresas Navieras

Artículo 251. Abanderamiento y cambio de pabellón de buques.

1. Las personas físicas o jurídicas residentes o domiciliadas en España o en otros Estados pertenecientes al Espacio Económico Europeo estarán facultadas para obtener el registro y el abanderamiento en España de buques civiles, mediante su inscripción en



el Registro de Buques y Empresas Navieras o en el Registro Especial de Buques y Empresas Navieras.

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

2. Las solicitudes de baja en el Registro de Buques y Empresas Navieras y en el Registro Especial de Buques y Empresas Navieras serán presentadas por el titular registral del buque ante la Dirección General de la Marina Mercante, entendiéndose concedida la baja si no se resolviera expresamente en el plazo de 45 días.

3. 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 procedimiento a tal fin, en los supuestos de buques que cuenten con tres detenciones en firme en los últimos 36 meses o que tengan 18 o más años y que cuenten con dos detenciones en firme, asimismo, en los últimos 36 meses.

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

4. Las condiciones que deban ser cumplimentadas con carácter previo a la concesión del abanderamiento, así como el establecimiento de otros supuestos de alta y baja en el Registro de Buques y Empresas Navieras y en el Registro Especial de Buques y Empresas Navieras, se establecerán reglamentariamente.

Artículo 252. 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 y embarcaciones abanderados en España.



b) Las empresas navieras españolas.

2. En la inscripción de los buques y embarcaciones se hará constar, a efectos de su identificación:

a) Clasificación y tipología.

b) Sus circunstancias esenciales y sus modificaciones relevantes desde el punto de vista técnico y de la seguridad marítima.

c) Los certificados que les sean exigibles.

d) Los actos y contratos por los que se adquiera o transmita la propiedad de los buques y embarcaciones que no deban inscribirse en la Sección de Buques del Registro de Bienes Muebles.

Mediante comunicación telemática efectuada por el Registro de Bienes Muebles, también se anotarán en el Registro de Buques y Empresas Navieras los actos y contratos por los que se adquiera o transmita la propiedad de buques y embarcaciones, la constitución de hipotecas o imposición de derechos reales y cualquier otro extremo que se determine legal o reglamentariamente.

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

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

En relación con las empresas navieras será pública su sede social y los buques y embarcaciones que explote comercialmente, así como de los que sea propietaria.



5. 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.

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

7. Reglamentariamente se desarrollará su estructura, la forma de inscripción, cuando proceda, de unidades menores como las motos náuticas, su funcionamiento y su función coordinadora del conjunto de competencias de la Administración marítima.

Artículo 253. Registro Especial de Buques y Empresas Navieras.

1. El Registro Especial de Buques y Empresas Navieras es un registro público de carácter administrativo, en el que se podrán inscribir los buques y las empresas navieras siempre que reúnan los requisitos previstos en este artículo.

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

2. La gestión y administración del Registro Especial de Buques y Empresas Navieras se realizará a través de dos oficinas de gestión, adscritas a la Dirección General de la Marina Mercante, una, con sede en Las Palmas de Gran Canaria, y otra, con sede en Santa Cruz de Tenerife, incardinadas en las Capitanías Marítimas de las provincias citadas.

Corresponde al Director General de la Marina Mercante:



a) Acordar la inscripción y la baja en el Registro Especial.

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

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

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

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

3. Las empresas navieras podrán solicitar su inscripción en el Registro Especial cuando cumplan los siguientes requisitos:

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

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

Para la inscripción de las empresas navieras extranjeras se aportará certificado de inscripción en el registro correspondiente de su país, en la que se acredite su objeto



social, así como la certificación correspondiente a la sucursal o representante en las Islas Canarias.

b) Si se trata de Administraciones u organismos públicos deberán acreditar, además de los requisitos de la letra anterior, la titularidad o posesión de al menos un buque inscrito en el Registro Especial de los buques civiles a que se refiere el apartado 4, aportando una certificación del órgano competente que acredite la titularidad o posesión del buque.

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

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

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

c) Que sean propietarias o arrendatarias financieras de los buques cuya inscripción solicitan; o 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.

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

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



f) Con carácter previo a la matriculación, el titular del buque deberá aportar el justificante que acredite el pago de los tributos de aduanas en el caso de buques que arriben con pasavante.

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 temporal en España.

5. Los buques y embarcaciones de recreo de más de 15 metros de eslora y que desarrollen una actividad con fines comerciales o lucrativos podrán inscribirse en el Registro Especial, con independencia de los requisitos previstos en el apartado anterior.

6. Se exigirá que el capitán, el primer oficial y el 50 por ciento de la dotación mínima de seguridad de los buques inscritos en el Registro Especial tengan, en todo caso, la nacionalidad española o de un Estado miembro de la Unión Europea o del Espacio Económico Europeo. En el caso del capitán y el primer oficial se exceptúan los supuestos en que se establezca, por la Dirección General de la Marina Mercante, que estos empleos han de ser desempeñados por ciudadanos de nacionalidad española por implicar el ejercicio efectivo de forma habitual de prerrogativas de poder público que no representen una parte muy reducida de sus actividades.

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

7. Las condiciones laborales y de Seguridad Social de los trabajadores no nacionales españoles, empleados a bordo de los buques matriculados en el Registro Especial, se regularán por la legislación a la que libremente se sometan las partes,



siempre que se respete la normativa emanada de la Organización Internacional del Trabajo o, en defecto de sometimiento expreso, por lo dispuesto en la normativa laboral y de Seguridad Social española. Será, asimismo, de aplicación la normativa de la Unión Europea y los convenios internacionales suscritos por España.

8. En materia de jornada laboral y descansos, los buques inscritos en el Registro Especial se registrarán por lo dispuesto en el texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre, y en la normativa sectorial específica, constituida por el Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo. No será de aplicación lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 35 del Estatuto de los Trabajadores.

Artículo 254. Responsabilidad civil.

1. Las empresas navieras españolas estarán obligadas a tener asegurada la responsabilidad civil en la que puedan incurrir en el curso de la explotación de sus buques, en los términos que reglamentariamente se determinen por el Gobierno de acuerdo con las coberturas usuales de este ramo en el mercado internacional.

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

2. El Gobierno determinará los supuestos en que los buques extranjeros que naveguen por la zona económica exclusiva, zona contigua, mar territorial o aguas interiores españolas deban tener asegurada la responsabilidad civil que pueda derivarse de su navegación, así como el alcance de dicha cobertura.

3. El Gobierno podrá establecer la obligación de garantizar la cobertura de la responsabilidad civil y por accidentes para aquellas actividades que se lleven a cabo con ocasión de la navegación marítima y que puedan afectar a la seguridad marítima o a la protección del medio ambiente marino, mediante la contratación de un seguro o una garantía financiera equivalente. Reglamentariamente se determinarán las actividades a



las que se exige esta garantía, el obligado a contratarla, la forma de constituirla, su importe mínimo o método de cuantificación y la duración de la garantía.»

Cinco. Se da nueva redacción al capítulo II del título I del Libro Segundo:

«CAPÍTULO II Navegación de recreo

Artículo 255. *Navegación de recreo o deportiva.*

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

a) Estén abanderadas o matriculadas en España.

b) Cuando desarrollen una actividad con fines comerciales o lucrativos en espacios marítimos españoles, cualquiera que sea su Estado de pabellón.

c) Cuando naveguen por las aguas interiores marítimas españolas o el mar territorial español, cualquiera que sea su Estado de pabellón, y que su propietario tenga su residencia o domicilio social en España o que tengan su puerto base principal en territorio nacional.

2. Los armadores o propietarios de buques y embarcaciones de recreo o deportivas deberán suscribir un seguro de responsabilidad civil para la indemnización de los daños personales y materiales que puedan causar con ocasión de la navegación a terceros, a puertos o instalaciones marítimas, en los términos que se establezcan reglamentariamente.

Cuando el buque o embarcación se destine a su explotación comercial mediante arrendamiento náutico o contrato de pasaje, o durante los periodos en que ello tenga lugar, se deberá suscribir, además, un seguro de accidentes para todas las personas a bordo.



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

4. Las entidades aseguradoras que asuman la cobertura derivada de los seguros obligatorios de responsabilidad civil derivada de la navegación de buques o embarcaciones de recreo o deportivas, deberán comunicar por medios electrónicos a la Dirección General de la Marina Mercante los datos relativos a embarcaciones aseguradas por ellas, el tomador del seguro o asegurado y la póliza suscrita.

Se autoriza el tratamiento automatizado de los datos a que se refiere el párrafo anterior, mediante el fichero automatizado de datos de carácter personal denominado «Fichero Informativo de Embarcaciones de Recreo», del que será responsable el encargado del Registro de Buques y Empresas Navieras y cuyo régimen de funcionamiento se podrá desarrollar reglamentariamente.

Tendrán acceso al «Fichero Informativo de Embarcaciones de Recreo» los perjudicados por accidentes de los buques y embarcaciones de recreo o deportivas, la Administración marítima, el Consorcio de Compensación de Seguros y el Servicio Marítimo de la Guardia Civil, al objeto de que tengan conocimiento del buque o embarcación asegurada y su titular, su póliza y la entidad aseguradora que la haya suscrito.»

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

«Cuando no existan buques mercantes españoles adecuados y disponibles para prestar una determinada actividad, la Dirección General de la Marina Mercante podrá autorizar la contratación y empleo de buques mercantes extranjeros para efectuar navegaciones interiores.»

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



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

La reserva de bandera no se aplicará:

a) Al transporte entre puertos peninsulares cuyo origen o destino sea un puerto extranjero.

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

Cuando no existan buques mercantes españoles adecuados y disponibles, la Dirección General de la Marina Mercante podrá autorizar la contratación y empleo de buques mercantes extranjeros para efectuar navegaciones de cabotaje.»

Ocho. Se da nueva redacción al capítulo V del título I del Libro Segundo:

«CAPÍTULO V

Navegación de buques autónomos

Artículo 258. Buques autónomos

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

2. Los buques y embarcaciones autónomos estarán siempre bajo el control de su armador y de un operador a distancia, con la capacitación necesaria para asegurar la correcta navegación del buque.

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



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

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

a) Previamente a la operación de buques y embarcaciones no tripuladas, se deberá comprobar que su navegación es segura. A tal efecto, se podrán establecer zonas de pruebas específicas.

b) El armador deberá realizar una evaluación y análisis de la totalidad de los riesgos de la operación del buque o embarcación no tripulada con carácter previo a la autorización de operación.

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

d) La navegación de buques y embarcaciones autónomas extranjeras en los espacios marítimos españoles precisará de una autorización previa específica.

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

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

Nueve. Se da nueva redacción al capítulo VII del título I del Libro Segundo y se suprime su capítulo VIII:



«CAPÍTULO VII

Establecimiento de obligaciones y otras medidas

Artículo 260. *Establecimiento de obligaciones de servicio público.*

1. El Gobierno, a propuesta del Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y previo informe de la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos, podrá establecer obligaciones generales de servicio público en los servicios de navegación interior y de cabotaje.

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

3. 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.

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

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

5. Las obligaciones a la navegación podrán imponerse en régimen de contrato administrativo especial cuando se acredite que la imposición de obligaciones de servicio



público no asegure una oferta de servicios de transporte marítimo adecuada. La celebración de un contrato será compatible con el establecimiento de obligaciones de servicio público.

Artículo 261. *Obligaciones en circunstancias excepcionales.*

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

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

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

Cuando esas obligaciones se impongan de manera específica solo a determinadas empresas, las que resulten afectadas tendrán derecho, en su caso, a la percepción de la correspondiente compensación económica por los costes adicionales en que incurran.

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



El cumplimiento de estas obligaciones por parte de las empresas navieras, incluyendo la fijación de una tarifa de intercambio común aplicable a los servicios de transporte que recíprocamente se presten por razón de la intercambiabilidad de billetes, tendrá la consideración de conducta exenta por ley a los efectos previstos en el artículo 4.1 de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia. Esta exención se aplica únicamente en las líneas que unen puertos españoles con las Ciudades Autónomas de Ceuta y Melilla o con puertos de Marruecos o de Argelia y durante los días de la Operación Paso del Estrecho y otros periodos justificados en los que concurren circunstancias similares de intensidad del tráfico marítimo o causas graves de utilidad pública o interés social, en los que la Administración marítima active el intercambio.

Artículo 262. Otras medidas excepcionales.

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

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

2. En situaciones de grave atentado contra los principios de libre competencia o de libertad comercial o contra aquéllos en que se fundamenta el transporte marítimo internacional, y que afecten a buques españoles, el Gobierno podrá adoptar las medidas y disposiciones que resulten precisas para la defensa de intereses españoles en conflicto.

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

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



«b) Las relativas al salvamento de la vida humana en la mar, así como la limpieza de las aguas marítimas, la lucha contra la contaminación del medio marino y el control del cumplimiento de las condiciones medioambientales de los buques y embarcaciones, en los espacios marítimos españoles.

Con esta finalidad, se adoptarán las medidas que puedan resultar precisas y, en particular, las señaladas en la letra d) del artículo 310.2, en los términos que establezcan los planes y programas previstos en el artículo 264, sin perjuicio de las competencias atribuidas a las Comunidades Autónomas en los casos de vertidos procedentes de tierra.»

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

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

«i) El registro y control del personal marítimo civil, la composición mínima de las dotaciones de los buques civiles a efectos de seguridad, la determinación de las condiciones generales de formación, idoneidad, profesionalidad y titulación para formar parte de las dotaciones de todos los buques civiles españoles, sin perjuicio de las competencias del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación en materia de capacitación y de enseñanzas de formación profesional náutico-pesquera y subacuático-pesquera respecto de las dotaciones de los buques pesqueros.»

Once. Se suprimen los apartados 3 y 4 del artículo 268.

Doce. Se da nueva redacción al artículo 276:

«Artículo 276. *Tarifas por la prestación de servicios.*



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

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

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

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.

3. 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 hayan incurrido, tanto la propia Sociedad como terceros intervinientes en la resolución de la contaminación, accidente o incidente marítimo.

Cuando las tarifas, así como los demás costes y gastos que se hayan generado, no sean abonadas voluntariamente, la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima solicitará, a través de la Dirección General de la Marina Mercante, su abono con cargo



a la garantía que se hubiera constituido por el responsable del siniestro, en los casos en que el aval no se extendiera a favor de aquella.

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

Trece. Se da nueva redacción al artículo 277:

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

1. La Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima habrá de someterse, en todo caso, a los principios de publicidad, concurrencia, salvaguarda del interés de la Entidad y homogeneización del sistema de contratación en el sector público, así como a lo establecido en la legislación de contratos del Sector Público.

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

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

Catorce. El artículo 278 queda redactado como sigue:

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

2. Para pertenecer al Cuerpo Especial Facultativo de Marina Civil deberá poseerse el título oficial de enseñanza universitaria correspondiente para la obtención de alguno de los siguientes títulos profesionales de la marina mercante: Piloto de



Segunda Clase de la Marina Mercante, Oficial de Máquinas de Segunda Clase de la Marina Mercante, Oficial Electrotécnico de la Marina Mercante u Oficial Radioelectrónico de Segunda Clase de la Marina Mercante.»

Quince. El título IV del Libro Segundo del TRLPEMM (artículo 282 a 294) pasa a tener la siguiente redacción:

«TÍTULO IV

Tasas

CAPÍTULO I

Normas generales

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

1. Las tasas por las actuaciones y servicios prestados por la Dirección General de la Marina Mercante se rigen por lo dispuesto en este título y en la Ley 8/1989, de 13 de abril, de Tasas y Precios Públicos.

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

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

4. Se establece una bonificación del 80 por ciento de la cantidad de la tasa de que se trate cuando se refiera a alguna actuación o servicio prestado a un buque o embarcación inscrito en el Registro de buques y embarcaciones históricas y sus reproducciones singulares.

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



1. La gestión de las tasas reguladas en este título se llevará a cabo por la Dirección General de la Marina Mercante, dependiente del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

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

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

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

4. Los sujetos pasivos autoliquidarán esta tasa conforme al modelo oficial disponible en la sede electrónica del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, y procederán a su ingreso en el Tesoro Público, con arreglo a lo dispuesto en la legislación tributaria general.

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

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

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



CAPÍTULO II

Tasas

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

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

2. Las cuantías de las tasas serán:

a) Certificado nacional arqueo, según la siguiente escala:

- Menos de 100 GT: 130 euros.
- Entre 100 y 20.000 GT: 200 euros.
- Más de 20.000 GT: 500 euros.

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

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

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

c) Certificado prescripciones específicas estabilidad buques trasbordo rodado

- Menos de 100 GT: 60 euros.
- Entre 100 y 500 GT: 80 euros.
- Entre 500 y 1.000 GT: 130 euros.
- Entre 1.000 y 5.000 GT: 200 euros.



- Entre 5.000 y 20.000 GT: 350 euros.
- Más de 20.000 GT: 450 euros.

d) Acta de estabilidad para embarcaciones de menos de 20 TRB:

- buque nuevo: 75 euros.
- buque existente: 75 euros.

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

- Menos de 100 GT: 70 euros.
- Entre 100 y 500 GT: 100 euros.
- Entre 500 y 1.000 GT: 160 euros.
- Entre 1.000 y 5.000 GT: 250 euros.
- Entre 5.000 y 20.000 GT: 450 euros.
- Más de 20.000 GT: 550 euros.

f) Certificado de comprobación de la estabilidad:

- Menos de 100 GT: 35 euros.
- Entre 100 y 500 GT: 50 euros.
- Entre 500 y 1.000 GT: 80 euros.
- Entre 1.000 y 5.000 GT: 125 euros.
- Entre 5.000 y 20.000 GT: 225 euros.
- Más de 20.000 GT: 275 euros.

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

- Menos de 100 GT: 25 euros.
- Entre 100 y 500 GT: 40 euros.
- Entre 500 y 1.000 GT: 60 euros.
- Entre 1.000 y 5.000 GT: 90 euros.
- Entre 5.000 y 20.000 GT: 150 euros.
- Más de 20.000 GT: 200 euros.

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

- Entre 150 y 500 m³: 130 euros.



- Más de 500 m³: 200 euros.

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

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

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

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

- Menos de 250 GT: 250 euros.
- Entre 250 y 500 GT: 400 euros.
- Entre 500 y 1.000 GT: 700 euros.
- Entre 1.000 y 5.000 GT: 1.000 euros.
- Entre 5.000 y 10.000 GT: 1.300 euros.
- Más de 10.000 GT: 1.800 euros.

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

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

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

- Menos de 250 GT: 150 euros.
- Entre 250 y 500 GT: 200 euros.
- Entre 500 y 1.000 GT: 300 euros.
- Entre 1.000 y 5.000 GT: 500 euros.
- Entre 5.000 y 10.000 GT: 600 euros.
- Más de 10.000 GT: 900 euros.



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

o) Certificado de navegabilidad para embarcaciones de recreo: 100 euros.

Si la embarcación no tiene marcado CE: 200 euros.

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

q) Certificado de conformidad de buques de recreo: 500 euros.

r) Certificado de seguridad radioeléctrica:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



s) Certificado de buque listo para reciclado, certificado de inventario de materiales potencialmente peligrosos, permiso de obra de reforma, certificado de permiso

de construcción, reconocimiento extraordinario operativo, reconocimiento para autorización de remolque, certificado de homologación o aprobación y certificado de prueba tiro fijo: 400 euros.

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

- Hasta 1.000 kg.: 50 euros.
- Entre 1.000 y 10.000 kg.: 100 euros.
- Entre 10.000 y 20.000 kg.: 150 euros.
- Más de 20.000 kg.: 200 euros.

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

- Menos de 100 GT: 130 euros.
- Entre 100 y 20.000 GT: 200 euros.
- Más de 20.000 GT: 500 euros.

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

- Menos de 1.000 GT: 130 euros.
- Entre 1.000 y 10.000 GT: 175 euros.
- Entre 10.000 y 20.000 GT: 220 euros
- Más de 20.000 GT: 300 euros.

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

- Menos de 10.000 GT: 300 euros.
- Más de 10.000 GT: 500 euros.

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



- Menos de 10.000 GT: 400 euros.
- Más de 10.000 GT: 700 euros.

e) Certificado internacional relativo al sistema antiincrustante: 130 euros.

Declaración relativa al sistema antiincrustante para buques de eslora $L \geq 24$ m.
y arqueo bruto < 400 : 60 euros.

f) Certificado internacional de gestión de agua de lastre:

- Menos de 250 GT: 80 euros.
- Entre 250 y 500 GT: 100 euros.
- Entre 500 y 1.000 GT: 200 euros.
- Entre 1.000 y 5.000 GT: 300 euros.
- Entre 5.000 y 10.000 GT: 400 euros.
- Más de 10.000 GT: 600 euros.

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

- Menos de 100 GT: 70 euros.
- Entre 100 y 500 GT: 100 euros.
- Entre 500 y 1.000 GT: 160 euros.
- Entre 1.000 y 5.000 GT: 250 euros.
- Entre 5.000 y 20.000 GT: 450 euros.
- Más de 20.000 GT: 550 euros.

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

- Menos de 100 GT: 70 euros.
- Entre 100 y 500 GT: 100 euros.
- Entre 500 y 1.000 GT: 160 euros.
- Entre 1.000 y 5.000 GT: 250 euros.
- Entre 5.000 y 20.000 GT: 450 euros.
- Más de 20.000 GT: 550 euros.

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



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

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

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

- Menos de 2.500 GT: 200 euros.
- Entre 2.500 y 5.000 GT: 300 euros.
- Entre 5.000 y 10.000 GT: 400 euros.
- Más de 10.000 GT: 500 euros.

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

- Menos de 250 GT: 30 euros.
- Entre 250 y 500 GT: 50 euros.
- Entre 500 y 1.000 GT: 80 euros.
- Entre 1.000 y 5.000 GT: 100 euros.
- Entre 5.000 y 10.000 GT: 140 euros.
- Más de 10.000 GT: 200 euros.

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

- Menos de 250 GT: 60 euros.
- Entre 250 y 500 GT: 100 euros.
- Entre 500 y 1.000 GT: 150 euros.
- Entre 1.000 y 5.000 GT: 250 euros.
- Entre 5.000 y 10.000 GT: 300 euros.
- Más de 10.000 GT: 500 euros.



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

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

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

- Menos de 250 GT: 300 euros.
- Entre 250 y 500 GT: 500 euros.
- Entre 500 y 1.000 GT: 700 euros.
- Entre 1.000 y 5.000 GT: 1.000 euros.
- Entre 5.000 y 10.000 GT: 1.300 euros.
- Más de 10.000 GT: 1.800 euros.

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

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

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

- Menos de 250 GT: 300 euros.
- Entre 250 y 500 GT: 450 euros.
- Entre 500 y 1.000 GT: 750 euros.
- Entre 1.000 y 5.000 GT: 1.200 euros.
- Entre 5.000 y 10.000 GT: 1.500 euros.
- Más de 10.000 GT: 2.250 euros.



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- Menos de 250 GT: 100 euros.
- Entre 250 y 500 GT: 150 euros.
- Entre 500 y 1.000 GT: 250 euros.
- Entre 1.000 y 5.000 GT: 350 euros.



- Entre 5.000 y 10.000 GT: 500 euros.
- Más de 10.000 GT: 800 euros.

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

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

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

- Menos de 250 GT: 60 euros.
- Entre 250 y 500 GT: 100 euros.
- Entre 500 y 1.000 GT: 150 euros.
- Entre 1.000 y 5.000 GT: 250 euros.
- Entre 5.000 y 10.000 GT: 300 euros.
- Más de 10.000 GT: 500 euros.

y) Certificado de valoración estado del buque CAS

- Menos de 250 GT: 100 euros.
- Entre 250 y 500 GT: 150 euros.
- Entre 500 y 1.000 GT: 250 euros.
- Entre 1.000 y 5.000 GT: 400 euros.
- Entre 5.000 y 10.000 GT: 500 euros.
- Más de 10.000 GT: 750 euros.

Para la expedición de otros certificados que puedan exigirse por instrumentos internacionales, la tasa será de 200 euros.

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



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

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

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

c) Cuando la actuación de que se trate sea la renovación de un certificado, la cuantía de la tasa se reducirá un 30 por ciento. Cuando se trate de la renovación del certificado de navegabilidad de las embarcaciones de recreo será el correspondiente al de aquellas con marcado CE.

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

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

f) Cuando la actuación de que se trate sea el abanderamiento de buques procedentes de país no comunitario (Sujeto a revisión), la cuantía de la tasa se aumentará un 40 por ciento. Este aumento no será aplicable al certificado internacional de arqueología (1969), al certificado de autorización para el transporte de grano y al certificado internacional de francobordo.

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



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

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

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

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

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

Artículo 286. *Tasas por actuaciones registrales.*

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

a) La inscripción, la baja y las actuaciones intermedias, a instancia de parte, de cada buque matriculado en los Registros de Buques y Empresas Navieras.

b) La expedición del certificado de inscripción de las embarcaciones de recreo.

c) La expedición del certificado de registro español – permiso de navegación.

3. El devengo de la tasa se producirá:



a) En el caso de las tasas de inscripción o baja, cuando se practiquen los correspondientes asientos en los Registros.

b) En el caso de actuaciones administrativas intermedias, en el momento de la solicitud del servicio.

c) En el caso de la expedición de certificados, en el momento de su solicitud.

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

- Menos de 250 GT: 30 euros.
- Entre 250 y 500 GT: 80 euros.
- Entre 500 y 1.000 GT: 150 euros.
- Entre 1.000 y 5.000 GT: 300 euros.
- Entre 5.000 y 10.000 GT: 600 euros.
- Más de 10.000 GT: 1.000 euros.

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

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

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

3.º Tarifa tercera. Copia simple del contenido de los expedientes: 20 euros.

6. La cuantía de la tasa por la expedición de certificado de inscripción de las embarcaciones de recreo y de expedición del certificado de registro español – permiso de navegación será de 60 euros.

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



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

2. El devengo de una y otra tasa se producirá en el momento en que se presente la solicitud que motive el servicio, que no se tramitará sin que se haya efectuado el pago correspondiente.

3. La cuantía de las tasas es:

a) Certificado de seguro o garantía financiera relativa a la responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques o por hidrocarburos, respectivamente, a personas físicas o jurídicas: 150 euros.

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

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

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

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

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

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



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

3. Las cuantías de la tasa serán las siguientes:

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

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

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

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

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

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

f) Tarifa séptima. Otros servicios:

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

1. El hecho imponible de la tasa está constituido por la realización de los exámenes para la obtención de los títulos náuticos que habilitan para el gobierno de las embarcaciones de recreo y las motos náuticas.



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

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

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

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

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

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

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

2. La cuantía de las tasas serán las siguientes:

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

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

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



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

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

Dieciséis. Se modifican las letras a) y ñ) del apartado 2, al que se añade también una letra o) y la letra k) del apartado 3 el artículo 307:

Se modifica la redacción de las letras a) y ñ) del apartado 2 y se añade una letra o):

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

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

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

La letra k) del apartado 3 queda redactada como sigue:

«k) El incumplimiento de la obligación de inscripción de las empresas en el Registro de Buques y Empresas Navieras o el Registro Especial de Buques y Empresas Navieras, o de proporcionar la información exigida para su inscripción y la actualización de los datos inscribibles.»



Diecisiete. Se modifican las letras b) y c) del apartado 3 el artículo 308:

«b) El incumplimiento de las normas sobre Registro de Buques y Empresas Navieras o el Registro Especial de Buques y Empresas Navieras, cambio de pabellón o abanderamiento de buque español en favor de extranjeros o de buques extranjeros en España.

c) El incumplimiento de las órdenes, prohibiciones o condiciones a que se refieren los artículos 297, 298, 300 y 301 de la presente ley, así como de las que se impartan por el Director General de la Marina Mercante en el ejercicio de la atribuciones o habilitaciones previstas normativamente.»

Dieciocho. Se modifican los apartados 10 y 11, se añade un nuevo apartado 12 al artículo 312 y los actuales apartados 12 y 13 pasan a ser los apartados 13 y 14:

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

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

b) Por el Secretario General de Transportes y Movilidad, a propuesta del Director General de la Marina Mercante, para las infracciones muy graves: suspensión por un período entre uno y cinco años.

11. Las sanciones impuestas por infracciones graves o muy graves, una vez firmes en vía administrativa, se harán públicas, en función de la relevancia o grado de responsabilidad o de cualesquiera otras circunstancias de la infracción cometida, a fin de reforzar la publicidad de las sanciones impuestas y su ejemplaridad.



12. En los supuestos de infracciones graves o muy graves contra la seguridad marítima o la ordenación del tráfico marítimo, cometidas por buques civiles españoles, se podrá declarar o proponer, según proceda, su baja en el Registro de Buques y Empresas Navieras o, en su caso, en el Registro Especial de Buques y Empresas Navieras, mediante resolución motivada del Director General de la Marina Mercante.»

Diecinueve. Se modifica las letras c), d) y e) del artículo 315.1, y se añade una nueva letra f):

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

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

2.º Relativas a la prevención de la contaminación del medio marino producida desde tierra.

3.º En la prestación de servicios portuarios.

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

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

2.º Contra la seguridad y protección marítimas.

3.º Contra la ordenación del tráfico marítimo.

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



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

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

Veinte. Se da una nueva redacción a la sección 4.^a del capítulo II del título IV del libro tercero del TRLPEMM:

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

Artículo 317. *Procedimiento.*

1. En el ejercicio de la potestad sancionadora, en los supuestos de infracciones tipificadas en la presente ley, se respetarán los principios de la potestad sancionadora establecidos en la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, y las normas de procedimiento establecidas en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, con las especialidades establecidas en los artículos siguientes.

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

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

a) Las superficies e instalaciones objeto de concesión o autorización situadas en la zona de servicio de los puertos.



b) Los buques y plataformas de pabellón español.

c) Con las limitaciones, en su caso, establecidas en los convenios internacionales suscritos por España, los buques de pabellón extranjero que se encuentren en los espacios marítimos españoles en los que deban realizarse las comprobaciones y actuaciones correspondientes.

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

3. Para las infracciones relativas al uso del puerto y al ejercicio de las actividades que se prestan en él, la incoación del procedimiento sancionador y la adopción de medidas de restauración del orden jurídico vulnerado se adecuarán a lo establecido en la legislación de costas, sin otra peculiaridad que el órgano competente para acordarlas será la Autoridad Portuaria. En todo caso, corresponde a ésta la adopción de las medidas de restauración.

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

Artículo 318. *Medidas provisionales.*

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

La adopción de la medida de retención de un buque o embarcación se fundará en la necesidad de asegurar la eficacia de la resolución que pudiera recaer en el procedimiento que se incoe al efecto, o en cualquier otro derivado del mismo, el buen



fin del procedimiento, evitar el mantenimiento de los efectos de la infracción y las exigencias de los intereses generales, siempre que se trate de infracciones graves o muy graves a que se refiere esta ley. Para ello podrá solicitar de la autoridad gubernativa correspondiente la colaboración de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, cuando fuera necesario.

Los gastos que genere la retención de un buque o embarcación serán a cargo de los responsables de la infracción.

2. El Capitán Marítimo podrá ordenar la inmediata retención del buque, como medida provisional, a fin de asegurar las obligaciones derivadas de la contaminación del medio marino a que se refiere el artículo 310.2.d).

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

3. La decisión de la retención de un buque podrá ser sustituida por la constitución de una garantía en efectivo o aval prestado por entidades de crédito, establecimientos financieros de crédito o sociedades de garantía recíproca, conforme a lo establecido en el Reglamento de la Caja General de Depósitos, aprobado por el Real Decreto 937/2020, de 27 de octubre. En su defecto, se podrá admitir otra garantía de efectos equivalentes, a criterio de la Dirección General de la Marina Mercante.

En el ámbito de sus competencias, la Dirección General de la Marina Mercante podrá dar instrucciones a las Capitanías Marítimas sobre los criterios a tener en cuenta para sustituir la retención de un buque por la constitución de una garantía.

4. Cuando recaiga resolución sancionadora sobre el propietario, capitán o patrón de embarcaciones de recreo, incluidas las motos náuticas, que hayan sido objeto de retención, en la misma resolución se exigirá a los responsables el abono de los costes del depósito o precinto de la embarcación.



Cuando los responsables no abonen la sanción impuesta o los costes del depósito o precinto, la embarcación será enajenada y su importe ingresado en el Tesoro.

Si durante la tramitación del procedimiento se constata que el importe los gastos que genera el depósito o precinto de la embarcación supera el valor de esta, acreditado mediante informe de la autoridad que ordenó esta medida, se llevará a cabo su enajenación a la mayor brevedad.

La enajenación de las embarcaciones se realizará en pública subasta, de acuerdo con la normativa vigente, por la Agencia Estatal de Administración Tributaria.

Cuando se constate que la embarcación supone un peligro para la seguridad marítima o que se destina a fines distintos de los autorizados, se entregarán a las autoridades competentes en materia de seguridad pública o de la vigilancia aduanera para que decidan sobre su destrucción.

Con carácter previo al levantamiento de la medida de retención de la embarcación, los interesados habrán de acreditar ante la Administración marítima el abono de la sanción impuesta y de los costes del depósito o precinto. Asimismo, deberán acreditar la regularización de la situación de la embarcación. El plazo para solicitar el levantamiento de la medida de retención será de dos meses a contar desde el pago efectivo de la sanción y de los costes del depósito o precinto. La falta de presentación en plazo de la anterior solicitud dará a lugar a la enajenación de la embarcación conforme a lo dispuesto en este apartado.

Artículo 319. *Plazo máximo para resolver.*

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

Veintiuno. Se añade una sección 5.^a al capítulo II del título IV del libro tercero del TRLPEMM:



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

Artículo 320. Iniciación del procedimiento.

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

- a) El Capitán Marítimo, para las infracciones graves y leves.
- b) El Director General de la Marina Mercante, para las infracciones muy graves.

Artículo 321. *Instrucción del procedimiento.*

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

Artículo 322. *Prueba.*

1. Las actas de inspección levantadas por los inspectores adscritos a los órganos de la Administración marítima, así como las actas de constatación de hechos acaecidos provenientes de otros órganos de la Administración española o extranjera, siempre que se formalicen observando los requisitos legales pertinentes, tendrán valor probatorio respecto de los hechos reflejados en las mismas, sin perjuicio de las pruebas que en defensa de los respectivos derechos o intereses puedan señalar o aportar los presuntos responsables.

2. En los procedimientos iniciados por causa de presunta contaminación del medio marino se procurará utilizar medios de prueba que permitan constatar la introducción directa o indirecta en el medio marino de sustancias, materiales o formas de energía que puedan constituir peligro para la salud humana, perjudicar los recursos biológicos, turísticos o paisajísticos, reducir las posibilidades de esparcimiento u



obstaculizar otros usos legales de los mares, en la medida en que dicha introducción fuera contraria a la legislación vigente o no contara con la debida autorización.

Veintidós. Se da nueva redacción a la disposición adicional decimosexta:

«Disposición adicional decimosexta. *Financiación de la mejora de los medios para la seguridad marítima y la prevención y lucha de la contaminación del medio marino.*

El importe de las sanciones pecuniarias obtenidas por la comisión de infracciones contra la seguridad y protección marítimas, la ordenación del tráfico marítimo y las relativas a la contaminación del medio marino, en el ámbito de la Administración General del Estado, se destinará a la financiación de la renovación de los medios y recursos de la Administración marítima para la mejora de la seguridad marítima y de la prevención y lucha contra la contaminación del medio marino.»

Veintitrés. Se da nueva redacción a la disposición adicional trigésimo quinta:

«Disposición adicional trigésimo quinta. *Servicios de seguridad de las empresas navieras españolas en el extranjero.*

Las empresas navieras españolas cuyos buques naveguen por aguas de otros países o en aguas internacionales en las que se registren actos de piratería podrán contratar el servicio de seguridad privada de embarque de guardas armados con empresas dedicadas a esta actividad y que tengan su sede social en un Estado miembro de la Unión Europea. Estos contratos se formalizarán por escrito y se comunicará su celebración al Ministerio del Interior y a la Dirección General de la Marina Mercante del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, justificando el problema de seguridad de que se trate.»

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

Uno. Se da nueva redacción al segundo párrafo del apartado XII de la exposición de motivos:



«La protesta de mar e incidencias del viaje, la liquidación de la avería gruesa, el depósito y venta de mercancías y equipajes en el transporte marítimo y la enajenación de efectos mercantiles alterados o averiados son los únicos expedientes que se mantienen. Y, como novedades, se introducen dos nuevos expedientes, el relativo al extravío, sustracción o destrucción del conocimiento de embarque y el de abandono de embarcaciones de recreo. Todos ellos se agrupan ahora bajo de la denominación de “certificación pública de expedientes de Derecho marítimo”, cuya tramitación y resolución se atribuye a los notarios.»

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

«Título X. Certificación pública de determinados expedientes de derecho marítimo. Artículos 501 a 527.

Capítulo I. Disposiciones generales. Artículos 501 a 503.

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

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

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

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

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

Capítulo VII. De los expedientes en materia de abandono de embarcaciones de recreo. Artículo 525 a 527.»

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

«1. Para hacerse a la mar o, en general, para emprender la navegación, todo buque requiere la previa autorización o habilitación de salida, que otorgará la Administración Marítima y se denominará «despacho», sin perjuicio de las preceptivas autorizaciones previas que corresponda conceder a otras autoridades y de los supuestos de autodespacho por el capitán y otras modalidades que se establezcan reglamentariamente.»



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

«No tendrán la consideración de plataformas fijas aquellas instalaciones como son los oleoductos, gasoductos, cables submarinos, emisarios submarinos, y cualquier otro tipo de tuberías o instalaciones de carácter industrial o de saneamiento.»

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

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

Seis. Se añade un párrafo nuevo al final del artículo 88:

«Las disposiciones de este capítulo serán de aplicación a embarcaciones y plataformas fijas.»

Siete. Se da nueva redacción al artículo 97:

«Los requisitos de seguridad y los relativos a la prevención de la contaminación de los buques y embarcaciones nacionales se determinarán y controlarán de acuerdo con la naturaleza y finalidad de los servicios que presten y de la navegación que efectúen. Este control se llevará a cabo con arreglo a los requerimientos y estándares establecidos en la normativa nacional e internacional.»

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

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

Nueve. Se modifica el artículo 212:



«Artículo 212. *Navegabilidad del buque.*

1. El porteador deberá ejercer la debida diligencia para que el buque se encuentre en el estado de navegabilidad adecuado para recibir el cargamento a bordo y transportarlo con seguridad a destino, teniendo en cuenta las circunstancias previstas del viaje o de cada uno de los viajes proyectados, sus fases y la naturaleza del cargamento contratado.

2. El deber de cuidar de la navegabilidad del buque permanecerá durante todo el tiempo de vigencia del contrato.»

Diez. Se modifica el apartado 2 del artículo 225:

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

Once. Se da nueva redacción al artículo 251:

«Artículo 251. *Eficacia traslativa.*

1. La transmisión del conocimiento de embarque producirá los mismos efectos que la entrega de las mercancías representadas, sin perjuicio de las acciones penales y civiles que correspondan a quien hubiese sido desposeído ilegítimamente de aquellas.

2. El adquirente del conocimiento de embarque adquirirá todos los derechos y acciones del transmitente sobre las mercancías, excepción hecha de los acuerdos en materia de jurisdicción, arbitraje y elección de ley aplicable, que requerirán el consentimiento del adquirente en los términos señalados en el artículo 468.»

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



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

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

Trece. Se da nueva redacción al artículo 312:

«Artículo 312. *Seguro obligatorio.*

El arrendador está obligado a contratar y mantener vigente, durante toda la duración del contrato, el seguro obligatorio de responsabilidad civil, en los términos previstos reglamentariamente y de conformidad con lo establecido en el artículo 406.2.»

Catorce. Se modifica el apartado 1 del artículo 342:

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

Quince. El artículo 399.2 queda redactado como sigue:

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

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

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

Dieciseis. El artículo 465 pasa a tener la siguiente redacción:



«Artículo 465. *Obligación del asegurador y acción directa.*

1. La obligación del asegurador de indemnizar en esta clase de seguros existe desde que surge la responsabilidad de su asegurado ante el tercero perjudicado. Este último tendrá acción directa contra el asegurador para exigirle el cumplimiento de su obligación. Será inválido cualquier pacto contractual que altere lo dispuesto en este artículo.

2. Los seguros de protección e indemnización se regirán por sus propias pólizas y se reconocerá la acción directa contra el asegurador cuando así se prevea en los Convenios Internacionales de los que España sea Estado Parte o en normas de la Unión Europea.»

Diecisiete. Se da nueva redacción al artículo 468:

«Artículo 468. *Cláusulas de jurisdicción, arbitraje y ley aplicable.*

1. Sin perjuicio de lo previsto en los convenios internacionales vigentes en España y en las normas de la Unión Europea, serán nulas y se tendrán por no puestas las cláusulas de sumisión a una jurisdicción extranjera o a arbitraje en el extranjero, así como las de elección de ley aplicable contenidas en los contratos de utilización del buque, en los contratos auxiliares de la navegación, o en los conocimientos de embarque, cuando no hayan sido negociadas individual y separadamente.

2. En particular, la inserción de una cláusula de jurisdicción, de arbitraje o de elección de ley en el condicionado impreso de cualquiera de los contratos a los que se refiere el apartado anterior o en los conocimientos de embarque no evidenciará, por sí sola, el cumplimiento de los requisitos exigidos en el mismo.

3. A falta de acuerdo celebrado en los términos de este artículo, los derechos y acciones del tercer tenedor adquirente del conocimiento de embarque se regirán por la ley del país donde se encuentre el puerto de descarga designado en el título.»



Dieciocho. Se da nueva redacción al artículo 472.2:

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

La cuantía de la garantía la determinará libremente el juez en atención a los siguientes criterios relacionados con el buque objeto de embargo:

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

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

Una vez fijada la garantía, el juez podrá revisar la cuantía de la garantía, de oficio o a instancia de parte, en atención a los mismos criterios.»

Diecinueve. Se incorpora un nuevo capítulo VII al título X:

«Capítulo VII

De los expedientes en materia de abandono de embarcaciones de recreo

Artículo 525. Ámbito de aplicación y legitimación.

1. Serán aplicables las disposiciones contenidas en este capítulo en los casos de abandono de embarcaciones de recreo, tramitándose el expediente ante notario hábil en el lugar en el que se encuentren.



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

Artículo 526. *Solicitud.*

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

a) Que la embarcación ha permanecido, al menos, un año amarrada, atracada o fondeada en el mismo lugar dentro de un puerto, instalación náutico-deportiva o instalación terrestre.

b) Que el propietario de la embarcación de recreo no ha abonado en el plazo de, al menos, un año las tasas o tarifas correspondientes al citado período, así como que no ha sido posible contactar durante ese plazo con el propietario, armador o persona autorizada en el lugar señalado por los mismos en la declaración de entrada de la embarcación en el puerto, instalación náutico-deportiva o instalación terrestre.

2. La solicitud irá acompañada de la siguiente documentación:

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

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

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



Artículo 527. *Procedimiento.*

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

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

b) Consultará la información relativa a esa embarcación que pueda obrar en el Registro de Bienes Muebles, en el Registro de Buques y Empresas Navieras y en el Registro público concursal.

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

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

3. Con el importe obtenido de la venta de la embarcación de recreo se atenderá en primer lugar al pago de los gastos ocasionados por la tasación y venta, que no hayan sido provisionados. El remanente se destinará a satisfacer las deudas, debidamente acreditadas, de los acreedores que solicitaron el inicio del expediente. En el supuesto de que existan acreedores marítimos privilegiados o hipoteca naval, serán aplicables las preferencias establecidas en los artículos 122, 137 y 486.

Satisfechas las deudas, la cantidad restante permanecerá en la cuenta de consignaciones del notario actuante durante un período de seis meses a disposición del



quien fuera propietario de la embarcación abandonada. Transcurrido dicho plazo el notario transferirá esa cantidad al Tesoro Público.»

Disposición adicional única. *Referencias a las zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción*

Las referencias que se contienen en el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, así como en los reglamentos que lo desarrollan, a las zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción se entenderán referidos a los espacios marítimos españoles.

Disposición derogatoria única. *Derogación de normas*

1. A la entrada en vigor de la presente ley quedarán derogadas cuantas disposiciones de igual o inferior rango se opongan a la misma.

2. Queda derogado el Reglamento del procedimiento sancionador de las infracciones en el ámbito de la Marina Civil establecidas en la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, aprobado por el artículo 1.2 del Real Decreto 1772/1994, de 5 de agosto, por el que se adecuan determinados procedimientos administrativos en materia de transportes y carreteras a la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

Disposición final primera. *Modificación de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas*

La letra c) de la disposición adicional primera queda redactada como sigue:

«c) Las actuaciones y procedimientos sancionadores en materia tributaria y aduanera, en el orden social, en materia de tráfico y seguridad vial, en materia de extranjería y en materia de régimen sancionador de la marina mercante.»

Disposición final segunda. *Títulos competenciales*



Esta Ley se dicta al amparo de lo dispuesto en el artículo 149.1. 6.^a y 20.^a de la Constitución Española, que atribuye al Estado la competencia exclusiva sobre legislación mercantil, procesal y de marina mercante.

Disposición final tercera. *Entrada en vigor*

La presente ley entrará en vigor a los dos meses de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».