



**MANUAL DE CONOCIMIENTOS GENERALES SOBRE LEGISLACIÓN MARÍTIMA ESPAÑOLA
PARA JEFES DE MÁQUINAS Y PRIMEROS OFICIALES DE MÁQUINAS EXTRANJEROS**

Abril 2022

PRESENTACIÓN

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

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

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

En enero de 2020, el Ministerio de Fomento pasó a denominarse Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda urbana (MITMA). Por ello, muchas de los textos normativos incluidos en el presente manual hacen referencia al Ministerio de Fomento, y deben entenderse referidas al actual MITMA, denominación esta última que se ha utilizado a lo largo de este resumen.

ÍNDICE

TEMA 1:

1.1 Disposiciones generales de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante:

- 1.1.1 Marina Mercante.
- 1.1.2 Objetivos.
- 1.1.3 Zonas y tipos de navegación.

1.2 Régimen jurídico de las líneas regulares de cabotaje marítimo y de las navegaciones de interés público:

- 1.2.1 Objeto.
- 1.2.2 Navegación de cabotaje.
- 1.2.3 Cabotaje insular.
- 1.2.4 Navegaciones de interés público.
- 1.2.5 Navegaciones de interés público garantizados por contrato.

1.3 Ley de Navegación Marítima:

- 1.3.1 Objeto y ámbito de aplicación.
- 1.3.2 Fuentes e interpretación.

TEMA 2:

2.1. Ordenación administrativa de la navegación: régimen de estancia en aguas interiores marítimas y en puerto:

- 2.1.1 Entrada en puerto.
- 2.1.2 Cierre de puertos.
- 2.1.3 Arribada forzosa.
- 2.1.4 Régimen general de visita y de estadía.
- 2.1.5 Polizones.

2.2. Ordenación administrativa de la navegación: régimen general de navegación marítima:

- 2.2.1 Régimen general de la navegación en los espacios marítimos españoles.
- 2.2.2 Excepciones al régimen general de la navegación en los espacios marítimos españoles.
- 2.2.3 Detención y fondeo.
- 2.2.4 Avisos de los capitanes.
- 2.2.5 Sistemas de organización y sistemas de tráfico marítimo.

2.3. Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante: medidas que garantizan la actividad portuaria y la navegación:

- 2.3.1 Medidas de garantía de la navegación marítima y del medio marino.
- 2.3.2 Protección de la navegación libre.

TEMA 3:

3.1 Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante: Administración marítima:

- 3.1.1 Administración central: Competencias del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA).
- 3.1.2 Administración periférica: Capitanía Marítima. Funciones.

3.2 Regulación de las Capitanías Marítimas y los Distritos Marítimos:

- 3.2.1 Funciones del Capitán Marítimo.
- 3.2.2 Funciones de los Jefes de Distritos Marítimos.

TEMA 4:

4.1 Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante: Administración marítima:

4.1.1 Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima: Naturaleza, denominación y objeto.

4.2 Estructura orgánica y funciones del Instituto Social de la Marina:

4.2.1 Competencias y funciones del Instituto Social de la Marina.

4.3 Protección social de las personas trabajadoras del sector marítimo-pesquero:

4.3.1 Ámbito subjetivo de aplicación: beneficiarios.

4.3.2 Prestaciones y servicios específicos para el sector marítimo-pesquero: Sanidad marítima. Servicios asistenciales.

TEMA 5:

5.1 Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante: Administración marítima:

5.1.1 Comisión Permanente de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos (CIAIM).

5.2 Investigación de los accidentes e incidentes marítimos y la Comisión permanente de investigación de accidentes e incidentes marítimos:

5.2.1 Ámbito de aplicación.

5.2.2 Obligación de notificación y de comunicación de los accidentes e incidentes marítimos.

TEMA 6:

6.1 Ley de Navegación Marítima: Régimen de estancia en aguas interiores marítimas y en puerto:

6.1.1 Despacho de buques.

6.2 Reglamento sobre Despacho de Buques:

6.2.1 Objeto.

TEMA 7:

7.1 Ley de Navegación Marítima: Vehículos de la navegación: Seguridad de los buques y las sociedades de clasificación:

7.1.1 Requisitos de seguridad de los buques nacionales.

7.1.2 Control de la seguridad de los buques.

7.1.3 Coste de las inspecciones.

7.1.4 Paralización del buque.

7.1.5 Emisión de certificados de seguridad. Organizaciones autorizadas.

7.1.6 Exhibición de los certificados.

7.1.7 Efecto de los certificados.

7.2 Reglamento de inspección y certificación de buques civiles: Actividad inspectora:

7.2.1 Obligaciones de operadores, empresas operadoras, capitanes y patronos de los buques.

TEMA 8:

8.1 Abanderamiento, matriculación de buques y registro marítimo:

8.1.1 De los Registros de Matrícula de los Buques y de las Empresas marítimas: Artículo 2. Artículo 3. Artículo 4.

TEMA 9:

9.1 Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante: Sistema portuario de titularidad estatal:

9.1.1 Medio ambiente y seguridad: Recepción de desechos y residuos procedentes de buques.

9.2 Instalaciones portuarias receptoras de desechos de buques: Entrega de desechos de buques

9.2.1 Notificación previa de desechos de buques.

9.2.2 Entrega de los desechos de buques.

9.2.3 Exenciones de notificación y entrega de desechos de buque.

TEMA 10:

10.1 Especificaciones de gasolinas, gasóleos, fuelóleos y gases licuados del petróleo y se regula el uso de determinados biocarburantes:

10.1.1 Especificaciones técnicas de gasolinas, gasóleos, fuelóleos y gases licuados del petróleo: Muestreo y análisis.

10.1.2 Contenido de azufre de los combustibles para uso marítimo:

10.1.2.1 Definiciones.

10.1.2.2 Contenido máximo de azufre de los combustibles para uso marítimo utilizados en aguas territoriales, zonas económicas exclusivas y zonas de control de la contaminación, incluidas zonas de control de las emisiones de SO_x.

10.1.2.3 Contenido máximo de azufre de los combustibles para uso marítimo utilizados por los buques atracados en puertos españoles.

10.1.2.4 Disposiciones adicionales: Excepciones en cuanto a la limitación del contenido de azufre de determinados combustibles líquidos derivados del petróleo.

10.1.2.5 Anexo XI: Criterios de utilización de los métodos de reducción de emisiones.

TEMA 11:

11.1 Protección del medio marino: Vertidos a la mar:

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

11.1.2 Excepciones.

11.1.3 Colocación de materias sobre el fondo marino.

11.2 Ley de Navegación Marítima: Ordenación administrativa de la navegación:

11.2.1 Régimen general de navegación marítima: Obligación de notificar actos de contaminación.

11.3 Plan Marítimo Nacional de respuesta ante la contaminación del medio marino:

11.3.1 Procedimientos y protocolos de notificación: Obligaciones en materia de notificación de incidencias.

11.3.2 Procedimiento de notificación en los puertos.

11.3.3 Procedimiento de notificación de sucesos de contaminación en la mar.

TEMA 12:

12.1 Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante: Régimen de policía: Régimen sancionador: Infracciones:

12.1.1 Concepto y clasificación.

12.1.2 Infracciones leves.

12.1.3 Infracciones graves.

12.1.4 Infracciones muy graves.

12.1.5 Prescripción.

12.1.6 Responsables.

GLOSARIO DE ABREVIATURAS

AP: Autoridad Portuaria.

CCS-LCC: Centro de Coordinación de Salvamento Marítimo y Lucha contra la Contaminación.

CIAIM: Comisión Permanente de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos.

DGMM: Dirección General de la Marina Mercante.

EEE: Espacio Económico Europeo.

ISM: Instituto Social de la Marina.

MITMA: Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

OMI: Organización Marítima Internacional.

OSP: Obligaciones de Servicio Público.

RD: Real Decreto

SASEMAR: Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima.

TRLPEMM: Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

UE: Unión Europea.

ZEE: Zona Económica Exclusiva.

TEMA 1:

1.1 Disposiciones generales de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante:

Las normas generales de la Marina Mercante se regulan en el Título Preliminar del Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (TRLPEMM), aprobado por el RD Legislativo 2/2011.

1.1.1 Marina Mercante (artículo 6).

El ámbito que engloba la 'Marina Mercante' incluye:

- La actividad de transporte marítimo, excepto si se efectúa exclusivamente entre puertos o puntos de una misma Comunidad Autónoma con competencias en esta materia, sin conexión con puertos o puntos de otros ámbitos territoriales.
- La ordenación y el control de la flota civil española.
- La seguridad de la navegación y de la vida humana en la mar.
- La seguridad marítima, que incluye habilitar el servicio de practica, establecer los servicios de remolque portuario y la disponibilidad de dichos servicios en caso de emergencia.
- El salvamento marítimo.
- La prevención de la contaminación producida por los buques, plataformas fijas y otras instalaciones en aguas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción y la protección del medio ambiente marino.
- La inspección técnica y operativa de buques, tripulaciones y mercancías.
- La ordenación del tráfico y las comunicaciones marítimas.
- El control de situación, abanderamiento, registro y despacho de los buques civiles, independientemente de las autorizaciones previas que correspondan a otras Autoridades.
- La garantía del cumplimiento de las obligaciones en materia de defensa nacional y protección civil en la mar.
- Cualquier otro servicio marítimo atribuido por ley a la Administración.

La ordenación de la flota pesquera y la actividad inspectora, en lo que se refiere a la pesca propiamente dicha, no está dentro del ámbito de la Marina Mercante.

1.1.2 Objetivos (artículo 7).

La política de la Marina Mercante tiene los siguientes objetivos:

- Defender la seguridad de la vida humana en la mar, la navegación y seguridad marítima.
- Proteger el medio ambiente marino.
- La existencia de servicios de transporte marítimo que respondan a las necesidades del país.
- Mantener las navegaciones de interés público.
- Promover las autopistas del mar como modo alternativo y complementario al transporte de mercancías.
- Promover la competencia en el transporte marítimo conforme a la clasificación de mercados de transporte que establezca el Gobierno.

1.1.3 Zonas y tipos de navegación (artículo 8).

Las zonas de navegación son aquellas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, además de las aguas interiores marítimas, el mar territorial, la zona contigua y la Zona Económica Exclusiva (ZEE). Se definen como:

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

Según su **ámbito**, la navegación puede ser:

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

Según sus **condiciones de prestación**, la navegación se clasifica en:

- **Regular:** es la navegación que está sujeta a itinerarios, frecuencias de escalas, tarifas y condiciones de transporte previamente establecidas.
- **No regular:** la que no está incluida en la definición anterior.

El Gobierno podrá establecer que la prestación de todas o alguna de estas navegaciones se realice mediante **Obligaciones de Servicio Público (OSP)** para garantizar que los servicios de transporte regular con destino o procedencia a las islas Baleares, islas Canarias, Ceuta y Melilla son suficientes, o bajo el régimen de **contrato administrativo especial** para cumplir de forma directa o inmediata la finalidad pública que representan las OSP.

La imposición de las OSP deberá hacerse de forma objetiva, transparente, no discriminatoria y se dará a conocer previamente a los interesados para garantizar que el servicio se presta en condiciones de libre y leal competencia.

1.2 Régimen jurídico de las líneas regulares de cabotaje marítimo y de las navegaciones de interés público:

El régimen jurídico de las líneas regulares de cabotaje marítimo y las navegaciones de interés público se regula en el RD 1516/2007.

1.2.1 Objeto (artículo 1).

El **objetivo** del RD 1516/2007 es:

- Establecer los **mecanismos** para aplicar el Reglamento (CEE) 3577/1992 sobre la **libre prestación de servicios** a los transportes marítimos dentro de los Estados miembros (cabotaje marítimo).
- Fijar las **condiciones que deben prestar los servicios** de línea regular de cabotaje marítimo insular.
- Determinar y regular la prestación de las navegaciones que se consideren de interés público.

1.2.2 Navegación de cabotaje (artículo 2).

La **navegación de cabotaje** con fines mercantiles se define en el RD Legislativo 2/2011, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (TRLPEMM) y, según el mismo y el Reglamento (CEE) 3577/92, está reservada a:

- buques mercantes españoles;
- buques del resto de Estados miembros de la Unión Europea (UE) y del Espacio Económico Europeo (EEE).

De forma excepcional, cuando no haya buques mercantes aptos y disponibles abanderados en los Estados del párrafo anterior, las empresas navieras podrán ser autorizadas por la Dirección General de la Marina Mercante (DGMM) para contratar y emplear buques mercantes no abanderados en esos Estados por el tiempo que persista tal circunstancia, de acuerdo con el TRLPEMM.

1.2.3 Cabotaje insular (artículo 6).

Las líneas regulares de cabotaje marítimo insular se definen como el transporte por mar de pasajeros o mercancías entre puertos situados en la península y los territorios españoles no peninsulares, así como el de éstos entre sí, y deben cumplir:

- La **acreditación registral del título de propiedad del buque o póliza**, en caso de arrendamiento o fletamento por tiempo.
- Los buques abanderados en un Estado distinto de España que sea miembro de la UE o del EEE, deberán cumplir la Orden de 22 de julio de 1999, que establece las **condiciones de tripulación** para los buques que realicen servicios de cabotaje insular.

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

Se deberá **notificar** inmediatamente a la DGMM los **cambios de titularidad de la empresa** que realice cabotaje insular, adjuntando la documentación que acredite que el nuevo titular cumple los requisitos del RD 1516/2007.

Si la DGMM detecta en la documentación presentada que no se mantienen los requisitos, dará un plazo de 15 días para subsanarlos. Si no se subsanan en dicho plazo, se iniciarán los trámites para paralizar o no autorizar el inicio del servicio y se impondrán las sanciones que correspondan.

Si se asignan **nuevos buques a la línea o se sustituyen unos buques por otros**, se deberá aportar la documentación correspondiente, y cumplir las normas internacionales y comunitarias en materia de seguridad marítima.

Las **modificaciones de los puertos de escala** de la línea regular se notificarán a la DGMM con 15 días de antelación como mínimo.

1.2.4 Navegaciones de interés público (artículo 7).

La **navegación de línea regular de cabotaje insular** que transporte pasaje y vehículos de carga rodada entre puertos de la península y los territorios españoles no peninsulares, para los trayectos concretos del artículo 8.1, está declarada de **interés público** para garantizar la suficiencia de servicios, y podrá hacerse:

- Bajo Obligaciones de Servicio Público (OSP).
- En régimen de contrato administrativo.

1.2.5 Navegaciones de interés público garantizados por contrato (artículo 12).

El MITMA podrá establecer la prestación de servicios marítimos regulares entre la península y los territorios españoles no peninsulares, mediante un contrato administrativo especial si se acredita que la imposición de las OSP no asegura una oferta adecuada en cantidad y calidad.

Dicho contrato será compatible con el establecimiento de otras líneas regulares.

1.3. Ley de Navegación Marítima:

La Ley 14/2014 de Navegación Marítima incluye en el 'Título Preliminar' varias disposiciones sobre el objeto y ámbito de aplicación del derecho marítimo español, sus fuentes e interpretación.

1.3.1 Objeto y ámbito de aplicación (artículo 1).

El objetivo de esta ley es regular las situaciones y relaciones jurídicas que se derivan de la navegación marítima.

La navegación marítima es la que se efectúa por las aguas del mar, ríos, canales, lagos, embalses naturales o artificiales, cuando sean accesibles para los buques desde el mar, pero sólo hasta donde se hace sensible el efecto de las mareas y en los tramos navegables de los ríos hasta donde existan puertos de interés general.

Fuera de estos casos, la navegación por las aguas interiores se regirá por la legislación del dominio público hidráulico y demás disposiciones que se le apliquen.

1.3.2 Fuentes e interpretación (artículo 2).

La Ley 14/2014 se aplicará siempre que no se oponga a los tratados internacionales vigentes en España y a las normas de la UE que regulan esta misma materia.

En defecto de otra, se tendrán en cuenta las leyes y reglamentos complementarios y los usos y costumbres sobre la navegación marítima. A falta de todo ello y si no se pudiera recurrir a la 'analogía' se aplicará el Derecho común.

Para interpretar las normas de la Ley 14/2014, se tendrá en cuenta la regulación de los tratados internacionales vigentes en España y la conveniencia de promover la uniformidad en la regulación de las materias que trata.

TEMA 2:

2.1. Ordenación administrativa de la navegación: régimen de estancia en aguas interiores marítimas y en puerto:

La Ley 14/2014 de Navegación Marítima regula en el 'Título Primero' la estancia en aguas interiores marítimas y en puerto.

2.1.1 *Entrada en puerto (artículo 7).*

Todos los buques podrán entrar en los puertos españoles abiertos a la navegación marítima nacional e internacional, y están sujetos a las prescripciones de la Ley 14/2014, de la legislación portuaria, de seguridad, de aduanas, de extranjería e inmigración, de policía, de sanidad, medioambiental y pesquera, y a las condiciones operativas establecidas.

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

La **autorización para entrar en puerto la concederá la Administración portuaria**, a solicitud del armador, naviero, capitán o consignatario, y dependerá siempre del cumplimiento de la legislación y otras normas a las que se refieren los apartados anteriores.

2.1.2 *Cierre de puertos (artículo 8).*

La **Autoridad Portuaria puede ordenar el cierre temporal de puertos y terminales a la navegación de buques**, previo informe de la Capitanía Marítima, y adoptará las medidas necesarias para difundir estas decisiones a nivel internacional.

La **Administración Marítima puede proponer provisionalmente la prohibición de la navegación en los puertos y en sus canales de acceso, y la entrada y salida de buques**, si lo aconsejen las condiciones meteorológicas o hidrográficas, si hay obstáculos para la navegación o por razones de protección, emergencia, seguridad pública o medioambiental, o de orden público.

La propuesta de prohibición puede ordenarse o condicionarse sobre los buques que presenten graves deficiencias de navegabilidad y puedan suponer un peligro para la seguridad de las personas, bienes o del medioambiente.

2.1.3 *Arribada forzosa (artículo 9).*

Si se produce un caso de arribada forzosa, el armador, capitán o consignatario deberá comunicar sus causas a la Administración Marítima, quien verificará los motivos que la justifican y establecerá los procedimientos y requisitos a cumplir en estos supuestos.

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

2.1.4 Régimen general de visita y de estadía (artículo 10).

La legislación portuaria rige el régimen de visita y estadía de los buques en los puertos y terminales de carga y descarga de mercancías y equipajes, de embarque y desembarque de pasajeros y vehículos.

Los **buques extranjeros deberán tener un consignatario en los puertos nacionales**, excepto las embarcaciones de recreo, que pueden ser representadas directamente por su propietario o capitán. Esta misma obligación sobre la consignación se podrá establecer para los buques nacionales.

2.1.5 Polizones (artículo 11).

El **capitán** de un buque que se dirija a un puerto español deberá **informar a la Administración Marítima con antelación suficiente de la presencia de polizones a bordo**. También debe tomar medidas para mantener a los polizones en condiciones dignas a bordo hasta que el buque llegue a puerto y sean entregados a las autoridades competentes, en el caso de que se cumpla la normativa de extranjería y de inmigración.

Si se desembarca a los polizones porque su situación en el buque es inhumana o degradante, porque necesitan asistencia médica o humanitaria, o van a ser repatriados, **el armador y el consignatario del buque están obligados a sufragar solidariamente el coste de su manutención, alojamiento, asistencia jurídica y de intérprete, y repatriación**. Para garantizar este cumplimiento, la Administración Marítima puede ordenar la prestación de una garantía suficiente bajo la amenaza o riesgo de retener al buque en puerto.

Este artículo es independientemente de las responsabilidades penales o administrativas que puedan infringir los capitanes o tripulantes si han sido cómplices al embarcar polizones o si no adoptan las medidas del primer apartado.

2.2. Ordenación administrativa de la navegación: régimen general de navegación marítima:

La Ley 14/2014 de Navegación Marítima regula en el 'Título Primero' el régimen general de navegación en los espacios marítimos.

2.2.1 Régimen general de la navegación en los espacios marítimos españoles (artículo 19).

La navegación para atravesar los espacios marítimos españoles en paso lateral o para entrar o salir de los puertos o terminales del litoral nacional se ajustará a las normas de la Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, firmada el 10 de diciembre de 1982 en Montego Bay, respetando las restricciones y requisitos de la Ley 14/2014 y la legislación sobre seguridad, defensa, aduanas, sanidad, extranjería e inmigración.

2.2.2 Excepciones al régimen general de la navegación en los espacios marítimos españoles (artículo 20).

La Administración Marítima puede condicionar, restringir o prohibir, por razones de seguridad y protección marítima, la navegación en ciertas zonas de los espacios marítimos españoles, en particular, en los ejercicios y operaciones navales de las Fuerzas Armadas o si el paso de buques extranjeros por el mar territorial no es inocente.

Si las autoridades lo requieren, se pueden adoptar las medidas anteriores por razones de conservación de la biodiversidad marina o del patrimonio cultural subacuático.

Para prevenir actividades ilícitas o cualquier tráfico prohibido, los Ministerios competentes podrán adoptar las medidas del primer párrafo, sin discriminación de pabellón y respecto a determinadas categorías de buques, y a las actividades subacuáticas por razones de conservación de la biodiversidad marina o del patrimonio cultural subacuático.

2.2.3 Detención y fondeo (artículo 21).

El derecho a navegar no incluye detenerse o fondear fuera de las zonas de servicio de los puertos, salvo caso de fuerza mayor, o si lo autoriza expresamente la Administración Marítima o si son buques y embarcaciones dedicadas exclusivamente al **recreo** que se detengan en calas o zonas de baño, siempre que no estén balizados y no pongan en peligro la seguridad de la vida humana en la mar o de la navegación.

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

2.2.4 Avisos de los capitanes (artículo 29).

Los **capitanes** están **obligados a informar** a la Administración Marítima de los **fallos o deficiencias** que observen en las **señales marítimas** y en otras **ayudas a la navegación**, así como a dar aviso de los **hielos u objetos a la deriva** que avisten en su viaje y puedan suponer un peligro inmediato para la navegación.

Los capitanes también deberán **avisar** si se encuentran con **temporales extraordinarios** y cualquier causa que suponga un peligro para la navegación.

2.2.5 Sistemas de organización y sistemas de tráfico marítimo (artículo 30).

El Gobierno establecerá el procedimiento para designar, reemplazar o suprimir los sistemas de organización del tráfico marítimo y de notificación obligatoria para buques y los sistemas de tráfico marítimo en los espacios marítimos españoles. El uso de dichos sistemas es obligatorio para todos los buques cuando se hayan aprobado y publicado a nivel internacional.

El **uso de los sistemas de tráfico marítimo** sólo será **obligatorio** cuando estén situados en las **aguas interiores marítimas o en el mar territorial y en la zona económica exclusiva** si los aprueba la Organización Marítima Internacional (OMI).

2.3. Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante: medidas que garantizan la actividad portuaria y la navegación:

Los buques que se encuentren en los espacios marítimos españoles y los buques españoles, independientemente de donde se encuentren, están sujetos a varias obligaciones de Derecho internacional, entre ellas, a las siguientes del TRLPEMM:

2.3.1 Medidas de garantía de la navegación marítima y del medio marino (artículo 297).

En las aguas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, para salvaguardar la seguridad de la navegación y prevenir la contaminación del medio marino, el MITMA a través de las Autoridades Portuarias y Capitanías Marítimas podrá visitar, inspeccionar, condicionar el fondeo,

apresar, iniciar procedimientos judiciales y adoptar las medidas necesarias respecto de los buques que violen o puedan vulnerar dichos bienes jurídicos.

Dichas medidas se podrán adoptar sin perjuicio de las que puedan decidir otros organismos o Administraciones Públicas competentes en materia de preservación del medio marino.

2.3.2 Protección de la navegación libre (artículo 298).

Si uno o varios buques impiden o estorban el libre acceso a un puerto, canal o vía navegable, o el libre tránsito por los mismos, o si un buque sale a la mar con un incumplimiento grave de las normas sobre despacho o desobedece las órdenes de las Capitanías Marítimas competentes, éstas podrán tomar medidas inmediatamente y con la duración que sea necesaria para restablecer la legalidad infringida o la libre navegación afectada.

El Capitán Marítimo dará las órdenes oportunas al capitán del buque, que deberán cumplir también los que se hallen en el buque, sin perjuicio de que los que se crean perjudicados puedan ejercer las acciones correspondientes con arreglo a las leyes.

En caso necesario, el Capitán Marítimo podrá imponer la detención, fondeo y retención del buque en el lugar que se determine, durante el tiempo imprescindible, hasta que se restablezca la normalidad.

TEMA 3:

3.1. Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante: Administración marítima:

La administración marítima se regula en el TRLPEMM, aprobado por el RD Legislativo 2/2011 y el RD 638/2007, que regula las Capitanías Marítimas y los Distritos Marítimos.

3.1.1 Administración central: Competencias del MITMA (artículo 263).

Las competencias sobre ordenación general de la navegación marítima y la flota civil le corresponden al MITMA. No se incluyen las competencias de la actividad de la flota pesquera y su ordenación, que corresponden al Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino.

El MITMA tiene competencias en:

- La seguridad de la vida humana en la mar y la navegación en las plataformas fijas o buques españoles y extranjeros si están en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, y de acuerdo con el Derecho Internacional.
- El salvamento de la vida humana en la mar, la limpieza de las aguas marítimas y la lucha contra la contaminación del medio marino, en zonas en las que España ejerza soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, adoptando las medidas necesarias, independientemente de las competencias de las Comunidades Autónomas en caso de vertidos procedentes de tierra.
- El control de la situación, registro y abanderamiento de los buques españoles, la regulación del despacho, sin perjuicio de las autorizaciones previas que correspondan a otras autoridades.
- Las concesiones o autorizaciones de servicios de navegación marítima, salvo que una Comunidad Autónoma tenga competencias en materia de transporte marítimo y éste transcurra entre puertos o puntos de dicha Comunidad Autónoma sin conexión con puertos o puntos de otros ámbitos territoriales.
- La ordenación y ejecución de inspecciones y controles técnicos, radioeléctricos, de seguridad y de prevención de la contaminación de los buques españoles, los que estén en fase de construcción en España y los extranjeros en los casos autorizados por los acuerdos internacionales. Se incluyen las aprobaciones y homologaciones de los aparatos y elementos del buque o de los materiales o equipos de este.
- Las inspecciones y controles podrán efectuarse directamente por el MITMA o a través de Entidades Colaboradoras, pudiendo percibir compensaciones económicas como contraprestación de sus servicios para cubrir sus costes.
- La ordenación y el control del tráfico marítimo en aguas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, sin perjuicio de las competencias de otras autoridades, en concreto, las del Ministerio de Defensa para salvaguardar la soberanía nacional.
- El régimen tarifario y de prestación de los servicios marítimos, incluido establecer las OSP cuando no esté atribuido a otras Administraciones.
- El registro y control del personal marítimo civil, la composición mínima de las dotaciones de los buques a efectos de seguridad, el establecimiento de las condiciones generales de idoneidad, profesionalidad, y titulación para formar parte de las dotaciones de los buques españoles, sin perjuicio de las competencias del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino en materia de capacitación y de la formación profesional náutico-pesquera y subacuático-pesquera respecto de las dotaciones de los buques pesqueros.
- La participación en la Comisión de Faros y otros instrumentos de colaboración institucional en materia de señalización marítima en aguas en las que España ejerce soberanía para:
 - Establecer las características técnicas y el funcionamiento operativo de las señales y su correcta ubicación para tutelar la seguridad de los buques y de la navegación.

- Coordinar los sistemas de señalización marítima entre sí y con otros sistemas de ayudas a la navegación activa.
- El ejercicio de la potestad sancionadora.
- Otras competencias que le atribuya esta ley o el ordenamiento jurídico español.

3.1.2 Administración periférica: Capitanía Marítima. Funciones (artículo 266).

- Los puertos o grupos de puertos con un determinado nivel de actividades de navegación dispondrán una Capitanía Marítima o si lo requieren las condiciones de tráfico, seguridad o protección marítima.
- La Administración portuaria y la Capitanía Marítima coordinarán sus actuaciones para cumplir sus fines en los puertos de competencia de las Comunidades Autónomas.
- El Capitán Marítimo podrá presidir el Consejo de Navegación, en los puertos donde no haya Consejos de Navegación y Puerto, como órgano de asistencia, información y colaboración en asuntos marítimos.
- El Capitán Marítimo ejerce la dirección, organización y control de los servicios de la Capitanía Marítima, y tiene como funciones:
 - Autorizar o prohibir la entrada y salida de buques en aguas en las que España ejerce soberanía, y el despacho de los buques, independientemente de las autorizaciones previas que correspondan a otras autoridades.
 - Establecer las zonas de fondeo y de maniobra por razones de seguridad marítima en aguas de soberanía española. La autorización de fondeo y asignación de puestos en la zona de servicio de los puertos corresponde a la Administración portuaria. El Capitán Marítimo puede autorizar el fondeo de los buques en aguas que no sean una zona de servicio del puerto. También puede designar zonas prohibidas a la navegación por motivos de seguridad y protección marítima, seguridad de la navegación, prevención y lucha contra la contaminación marina o por otras causas debidamente justificadas.
 - Intervenir en los procedimientos para establecer las condiciones de los canales de entrada y salida de los puertos.
 - Fijar los criterios que determinan las maniobras por razones de seguridad marítima, incluido el atraque de los buques que transporten mercancías peligrosas o presenten condiciones excepcionales.
 - Disponer el uso de los servicios de practica y remolque por razones de seguridad marítima en aguas en las que España ejerza soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.
 - Dirigir y controlar la organización de las inspecciones de los buques españoles, los que se estén construyendo en España, los extranjeros en los casos autorizados por los acuerdos internacionales y de las mercancías a bordo de estos, en especial de las peligrosas, y los medios de estiba y desestiba en cuestiones de seguridad marítima.
 - El resto de las funciones sobre la navegación, seguridad y salvamento marítimo, y lucha contra la contaminación del medio marino en aguas en las que España ejerza soberanía, salvo si la contaminación se produce en la zona de servicio del puerto, que corresponde a las Autoridades Portuarias, con las que tendrán que colaborar en esos supuestos.

3.2. Regulación de las Capitanías Marítimas y los Distritos Marítimos:

Además del TRLPEMM, el RD 638/2007 asigna a las capitanías y distritos marítimos que dependen de ellas una serie de funciones.

3.2.1. Funciones del Capitán Marítimo (artículo 10).

Las funciones que ejerce el Capitán Marítimo son:

- Las actuaciones que, conforme a lo dispuesto por los planes y programas de salvamento de la vida humana en la mar y de lucha contra la contaminación del medio marino, le corresponda asumir, así como la coordinación con las Administraciones Públicas competentes.
- Las funciones que le otorga el Texto Refundido de la Ley de Aguas, aprobado por el RD Legislativo 1/2001.
- Comunicar a la DGMM todos los siniestros, accidentes y sucesos que se produzcan en las aguas de competencia de la Capitanía Marítima.
- Ejecutar las medidas que le solicite la DGMM en caso de siniestro, accidente o suceso, y adoptar medidas de urgencia para salvaguardar la seguridad marítima o prevenir la contaminación marítima.
- Solicitar a la autoridad judicial que adopte medidas para exigir al naviero o al propietario del buque el cumplimiento de sus obligaciones en caso de accidente o en circunstancias extraordinarias relacionadas con el buque o su navegación, y recabar la colaboración de las Administraciones Públicas competentes.
- Participar y realizar las actuaciones que le encargue la Comisión de investigación de siniestros y sucesos marítimos.
- La prevención y control de vertidos contaminantes procedentes de buques, plataformas fijas u otras instalaciones marítimas en las aguas dentro del ámbito geográfico de competencia de la Capitanía.
- Prohibir o restringir la navegación, en determinadas zonas y por tiempo limitado, por razones de seguridad de la vida humana en la mar y de la navegación y de prevención y lucha contra la contaminación marina, o para determinados buques civiles, por razones de prevención de actividades ilícitas o tráficos prohibidos.
- Autorizar el fondeo fuera de las aguas de servicio de los puertos de interés general.
- Aplicar y controlar las normas en materia de protección marítima a bordo de los buques.
- La resolución de los expedientes sobre tripulaciones mínimas de seguridad para embarcaciones de eslora inferior a 24 metros.
- Proponer a la DGMM:
 - el establecimiento de sistemas de organización del tráfico marítimo y balizamientos en aguas situadas fuera de las zonas de servicio de los puertos para garantizar la seguridad marítima y de la navegación, y sus procedimientos de control.
 - la resolución de expedientes sobre exención de la obligatoriedad del uso del servicio de practicaje.
- Proponer a la autoridad portuaria:
 - la autorización o prohibición de las operaciones de carga o descarga de los buques que atraquen en puertos españoles, por razones de seguridad marítima o para cumplir las normas de ordenación del tráfico marítimo, sin perjuicio del ejercicio de funciones sobre dichas operaciones si se producen fuera de la zona de servicio de los puertos y en las zonas en las que España ejerza soberanía.
 - el cierre del puerto por motivos relacionados con la protección interna, la seguridad de la vida humana en el mar, la seguridad en la navegación, la seguridad marítima y la lucha contra la contaminación del medio marino.
- Las funciones y cometidos que les atribuya la normativa marítima sobre lugares de refugio, escalas de buques por motivos de seguridad marítima, las inspecciones de buques en el ámbito del Memorando de París y el procedimiento sancionador, y otras de acuerdo con el TRLPEMM.

3.2.2. Funciones de los Jefes de Distritos Marítimos (artículo 11).

Los Jefes de Distritos Marítimos, bajo la dirección y de acuerdo con las instrucciones del Capitán Marítimo del que dependan, ejercerán la jefatura de las unidades administrativas y desempeñarán las tareas y cometidos que el Capitán Marítimo les encomiende.

Además, ejercen las siguientes funciones:

- Las actividades relacionadas con el registro y abanderamiento de buques y embarcaciones menores de 24 metros de eslora, con excepción de las bajas por exportación y la expedición de las patentes de navegación.
- El despacho de buques.
- Las funciones administrativas sobre el enrole y desenrole de los tripulantes de buques y embarcaciones, y de los pasajeros o personas ajenas a la tripulación y al pasaje.
- Colaborar con las autoridades competentes en los puertos y playas, para que las actividades náuticas y de baño se realicen en condiciones compatibles con la seguridad de la vida humana en la mar y de la navegación, y cooperar con dichas Autoridades en materia de salvamento marítimo.
- Informar y proponer a la Capitanía Marítima competente la adopción de las medidas de policía y sancionadoras por acciones u omisiones que puedan vulnerar los bienes jurídicos tutelados por la Administración marítima.
- Tramitar los expedientes de expedición, revalidación, canje, convalidación y renovación de títulos profesionales y de recreo.
- Autorizar el fondeo en las aguas adyacentes a las zonas de servicio de los puertos gestionados por las Comunidades Autónomas, siempre que dichas aguas no formen parte de la zona de servicio de un puerto de interés general.

El Capitán Marítimo puede delegar otras funciones en los Jefes de Distrito para garantizar un funcionamiento más eficaz de los fines encomendados a las Capitanías Marítimas.

TEMA 4:

4.1 Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante: Administración marítima:

Según el TRLPEMM:

4.1.1 *Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima: Naturaleza, denominación y objeto (artículo 267).*

La Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR) es una entidad pública empresarial adscrita al MITMA, con personalidad jurídica, patrimonio propio y plena capacidad de obrar, que desarrolla su actividad de acuerdo con el ordenamiento jurídico privado excepto en la formación de la voluntad de sus órganos, y en la legislación general presupuestaria.

El MITMA:

- Fija las directrices de actuación de SASEMAR, aprueba su plan anual de objetivos, hace el seguimiento de su actividad y ejerce el control de eficacia.
- Ejerce las facultades inherentes a la potestad reglamentaria que exige el funcionamiento de la Sociedad.

4.2 Estructura orgánica y funciones del Instituto Social de la Marina:

El RD 504/2011 regula la estructura orgánica y las funciones del Instituto Social de la Marina (ISM).

4.2.1 *Competencias y funciones del Instituto Social de la Marina (artículo 3).*

El ISM se encarga de:

- Gestionar, administrar y reconocer el derecho a las prestaciones del Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, y de la inscripción de empresas, afiliación, altas, bajas y variación de datos de los trabajadores en colaboración con la Tesorería General de la Seguridad Social.
- Gestionar las prestaciones por desempleo.
- Gestionar las prestaciones por cese de actividad de los trabajadores autónomos si tienen cubiertas las contingencias profesionales con el ISM.
- La asistencia sanitaria de los trabajadores del mar a bordo y en el extranjero, y para ello usan sus propios medios, es decir, el centro radio médico, los buques sanitarios y de apoyo logístico, los centros asistenciales en el extranjero. También se encargan de acordar la evacuación y repatriación de trabajadores enfermos o accidentados, y de conceder subvenciones para financiar una parte de la dotación obligatoria de los botiquines del buque.
- La sanidad marítima, que incluye la información sanitaria a los trabajadores del mar, realizar los reconocimientos médicos de embarque marítimo, la inspección y control de los medios sanitarios a bordo y de los botiquines de los buques.
- La formación profesional marítima y sanitaria y la promoción profesional de los trabajadores del mar en activo.
- La promoción del bienestar de los trabajadores del mar a bordo y en el extranjero. La asistencia social de los trabajadores del mar y sus beneficiarios en caso de abandono, naufragio, etc., y a los trabajadores del mar enrolados en buques extranjeros, tanto en el momento de su contratación como durante la realización de su trabajo y posterior repatriación. Asimismo, la gestión y reconocimiento de las prestaciones asistenciales en situaciones especiales derivadas del trabajo en el

mar y la dispensa de los servicios que garanticen su asistencia en caso de abandono en puertos nacionales o extranjeros.

4.3 Protección social de las personas trabajadoras del sector marítimo-pesquero:

Ley 47/2015 regula la protección social de las personas trabajadoras del sector marítimo-pesquero.

4.3.1 *Ámbito subjetivo de aplicación: beneficiarios (artículo 38).*

Las personas que desarrollan su actividad en el sector marítimo-pesquero son beneficiarias de las prestaciones y servicios específicos del ISM si están incluidas en el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar. También son beneficiarias las que no estén en dicho Régimen y pretendan desarrollar una actividad laboral en el sector marítimo-pesquero.

4.3.2 *Prestaciones y servicios específicos para el sector marítimo-pesquero: Sanidad marítima. Servicios asistenciales.*

Sanidad marítima (artículo 39).

Los servicios de sanidad marítima incluyen:

- Realizar los reconocimientos médicos de embarque marítimo, cuyo objetivo es garantizar que las condiciones psicofísicas del solicitante son compatibles con las características del puesto de trabajo y no suponen un peligro para su salud y seguridad ni la del resto de la tripulación. También realiza otros reconocimientos médicos que sean precisos para actividades relacionadas con el sector marítimo-pesquero. Los reconocimientos médicos se practicarán en los centros de sanidad marítima de las direcciones provinciales y locales del ISM.
- Inspeccionar las condiciones sanitarias de los buques, incluido el control de los botiquines a bordo, por el personal sanitario del ISM.
- Desarrollar actuaciones en materia de protección, promoción y mejora de la salud laboral.

Servicios asistenciales (artículo 40).

Los beneficiarios de las prestaciones del ISM disponen de:

- Asistencia en el extranjero para el mantenimiento y repatriación de las personas trabajadoras del mar en caso de abandono, apresamiento, naufragio o situación similar.
- Asistencia a las personas trabajadoras del mar transeúntes, nacionales o extranjeras, en territorio nacional en caso de naufragio, accidente o por causas justificadas. Estos servicios se prestarán por el ISM en Ceuta y Melilla y en los territorios cuyas competencias en materia de servicios sociales no estén transferidos a la comunidad autónoma correspondiente.

Los beneficiarios que no estén en el Régimen Especial de la Seguridad Social de los Trabajadores del Mar, se pueden beneficiar de los servicios y asistencia social si cumplen los requisitos para acceder a los mismos.

TEMA 5:

5.1 Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante: Administración marítima:

El TRLPEMM incluye los principios que regulan la investigación de los accidentes marítimos.

5.1.1 Comisión Permanente de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos (CIAIM), (artículo 265).

La Comisión Permanente de Investigación de Accidentes e Incidentes Marítimos (CIAIM):

- Es el órgano colegiado, adscrito al MITMA, que tiene la competencia para investigar las causas técnicas de los accidentes e incidentes marítimos.
- Está compuesto por 1 Presidente, 1 Vicepresidente, 1 Secretario, varios Vocales, y los investigadores propios o adscritos.
- Tiene plena independencia funcional respecto de las autoridades marítima, portuaria, de costas o de cualquier otra cuyos intereses pudieran entrar en conflicto con sus competencias.
- El objetivo de la investigación que efectúa la CIAIM no es determinar la responsabilidad ni atribuir la culpa del accidente.
- Realizará sus investigaciones de la manera más eficaz y rápida posible, colaborando, en su caso, con las autoridades judiciales.
- Los investigadores actuarán con plena independencia de criterio en el ejercicio de sus funciones, tienen la condición de autoridad pública y las siguientes atribuciones:
 - Libre acceso a cualquier zona o al lugar de siniestro, a cualquier buque, resto de naufragio o estructura, lo cual incluye carga, equipos u objetos a la deriva.
 - Garantizar el inventario de las pruebas y proceder a la búsqueda y retirada de los restos de naufragio, objetos a la deriva u otros componentes y sustancias a efectos de examen o de análisis.
 - Exigir el examen o análisis de los elementos del párrafo anterior y libre acceso a los resultados obtenidos.
 - Libre acceso a cualquier información pertinente y a cualquier dato disponible, incluidos los procedentes de los Registradores de Datos de la Travesía (RDT), en relación con un buque, travesía, carga, tripulante o cualquier otra persona, objeto, condición o circunstancia, así como a copiar y utilizar dicha información.
 - Libre acceso a los resultados del examen de los cuerpos de las víctimas y resultados de las pruebas con muestras procedentes de dichos cuerpos.
 - Exigir y obtener libre acceso a los resultados del examen de las personas implicadas en las operaciones de un buque o de cualquier otra persona pertinente, así como a los resultados de las pruebas que se realicen con muestras procedentes de dichas personas.
 - Interrogar a los testigos sin la presencia de personas cuyos intereses pudieran obstaculizar la investigación de seguridad.
 - Obtener los expedientes de los reconocimientos y datos pertinentes que obren en poder del Estado de bandera, propietario del buque, sociedades de clasificación o cualquier otra parte interesada, siempre y cuando las partes en cuestión o sus representantes estén establecidos en España.
 - Solicitar la asistencia de las autoridades de los Estados respectivos y, en particular, de los inspectores del Estado del pabellón y del Estado rector del puerto, personal del servicio de salvamento marítimo, operadores del servicio de tráfico marítimo, equipos de búsqueda y salvamento, de los prácticos o personal marítimo o portuario.

- Los datos, registros, grabaciones, declaraciones, comunicaciones e informes obtenidos por la CIAIM tienen carácter reservado y sólo pueden usarse para la investigación técnica. La información que maneja la CIAIM no puede ser comunicada o cedida a terceros, salvo en los casos siguientes:
 - Si la solicitan los órganos judiciales o del Ministerio Fiscal para la investigación y persecución de delitos.
 - Si la soliciten las Comisiones Parlamentarias de Investigación reguladas en la Constitución.
 - En las actuaciones de colaboración desarrolladas por la Comisión con otros organismos de investigación técnica de accidentes e incidentes marítimos.
 - En los supuestos en que el Pleno de la Comisión considere que la comunicación de datos sea lo más eficaz para prevenir un accidente e incidente grave.
- Los miembros de la CIAIM están obligados a preservar el carácter reservado de los datos e informaciones. Los siguientes documentos no se podrán revelar ni usar para otros propósitos distintos de la investigación, salvo que la CIAIM determine que su divulgación reviste un interés público superior:
 - Los testimonios de los testigos y de otras declaraciones, descripciones y anotaciones realizadas o recibidas en el curso de la investigación de seguridad.
 - Los documentos que revelen la identidad de las personas que hayan testificado en el contexto de la investigación de seguridad.
 - La información en relación con las personas implicadas en el accidente o incidente marítimo, que sea información especialmente sensible o de carácter privado, incluida la información en relación con su estado de salud.
- Las partes implicadas en los accidentes e incidentes investigados por la CIAIM deberán:
 - Salvaguardar toda la información de cartas náuticas, cuadernos de bitácora, grabaciones y cintas de video electrónicas y magnéticas, incluida la información procedente de los RDT y de otros dispositivos electrónicos, obtenida antes, durante y después del accidente.
 - Evitar la sobregrabación y cualquier alteración de dicha información.
 - Evitar las interferencias con cualquier otro equipo que pudiera considerarse pertinente para la investigación de seguridad del accidente.
 - Recopilar y conservar todas las pruebas a efectos de las investigaciones de seguridad.
- La CIAIM:
 - Publicará un informe, sus conclusiones y posibles recomendaciones, que estará a disposición del público y del sector marítimo en un plazo de 12 meses a partir de la fecha del siniestro. Si no es posible presentar a tiempo el informe definitivo, se deberá publicar un informe provisional en dicho plazo.
 - Las recomendaciones sobre seguridad se podrán formular basándose en un análisis resumido de los datos y resultados generales de las investigaciones de seguridad efectuadas. Las recomendaciones de seguridad no podrán, bajo ningún concepto, determinar la responsabilidad ni atribuir la culpa de un siniestro.
- En el procedimiento de investigación se deberán respetar los derechos de la gente de mar.

5.2 Investigación de los accidentes e incidentes marítimos y la Comisión permanente de investigación de accidentes e incidentes marítimos:

El RD 800/2011 regula la investigación de los accidentes e incidentes marítimos y la Comisión Permanente de Investigación de Accidentes e Incidentes.

5.2.1 Ámbito de aplicación (artículo 2).

La investigación técnica de los accidentes e incidentes marítimos se aplica a:

- Buques de pabellón español;
- Buques extranjeros si el accidente se produce en el mar territorial o en aguas interiores españolas, o fuera del mar territorial español si España tiene intereses de consideración;
- Estructuras estacionarias fijas o móviles usadas para operaciones de investigación y explotación de hidrocarburos en el medio marino o en conexión con estas operaciones localizadas en las aguas interiores, el mar territorial, la zona económica exclusiva y la plataforma continental sobre los que España ejerce soberanía.

No se aplica a los accidentes e incidentes marítimos de:

- Buques de guerra o de transporte de tropas, u otros buques de un Estado miembro o explotados por él y usados exclusivamente con fines gubernamentales no comerciales;
- Buques sin propulsión mecánica, de madera y construcción primitiva, yates y embarcaciones de recreo que no se usen para el comercio, a menos que estén tripulados y lleven más de 12 pasajeros con fines comerciales;
- Buques de navegación interior usados en vías navegables interiores.

5.2.2 Obligación de notificación y de comunicación de los accidentes e incidentes marítimos (artículo 13).

Las autoridades portuarias, los responsables de instalaciones marítimas, los navieros y capitanes de buques, independientemente del pabellón del buque, están obligados a notificar a SASEMAR los accidentes e incidentes marítimos de los que tengan conocimiento que se hayan producido en buques o por buques civiles en aguas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.

Los navieros y los capitanes de buques de pabellón español deben notificar, el accidente o incidente marítimo sufrido por sus buques, independientemente de su localización. La obligación de notificar no sustituye el deber de informar a las autoridades marítimas el accidente e incidente marítimo que pudiera recaer en los navieros, propietarios y capitanes de buques.

Las notificaciones se deben remitir por un medio del que quede constancia y dentro de las 24 horas siguientes al momento del accidente. Abarcará el máximo detalle disponible, entre otros:

- Nombre del buque y Estado de bandera.
- Número OMI.
- Naturaleza del accidente o incidente marítimo.
- Lugar en que ocurrió.
- Fecha y hora en que ocurrió.
- Número de personas muertas o gravemente heridas.
- Consecuencias para las personas, bienes y medio ambiente.
- Identificación de otros buques involucrados.

SASEMAR y en su caso la DGMM comunicará a la CIAIM de inmediato y por vía telemática todos los accidentes e incidentes marítimos de los que tenga conocimiento, bien directamente o a través de otras Administraciones públicas o como resultado del deber de informar a las autoridades marítimas que recaen en los navieros, propietarios y capitanes de buques.

TEMA 6:

6.1 Ley de Navegación Marítima: Régimen de estancia en aguas interiores marítimas y en puerto:

El despacho de buques se regula en la Ley de Navegación Marítima y en el Reglamento sobre Despacho de Buques, aprobado por la Orden de 18 de enero de 2000.

La Ley de Navegación Marítima establece lo siguiente:

6.1.1 Despacho de buques (artículo 18).

Para hacerse a la mar o iniciar la navegación, el buque requiere de una autorización previa de salida que otorga la Administración Marítima llamada 'despacho', y de los supuestos de 'auto despacho' por el capitán y otras modalidades que se prevean reglamentariamente.

El despacho se concederá a petición del armador, capitán o consignatario, siempre que se presente la Declaración General y el buque tenga en regla el resto de documentación y certificados exigibles. El despacho sólo podrá negarse por causa legal o reglamentaria, por orden judicial o a solicitud de autoridad competente.

El régimen de despacho se regulará reglamentariamente. El reglamento establecerá un régimen simplificado para buques y embarcaciones de recreo, buques dedicados a navegar exclusivamente por aguas interiores marítimas y para los buques que realicen trayectos cortos y de alta rotación.

6.2 Reglamento sobre Despacho de Buques:

El Reglamento sobre Despacho de Buques establece lo siguiente:

6.2.1 Objeto (artículo 1).

Su objetivo es establecer los requisitos a cumplimentar por las empresas navieras, consignatarios y capitanes ante las Autoridades Marítimas para el control de la entrada o salida de puerto de los buques, o la estancia en las aguas interiores marítimas y mar territorial, desde el punto de vista administrativo y de la seguridad marítima.

Los buques que operen en aguas interiores no marítimas se seguirán rigiendo por la Ley 29/1985, de Aguas, y sus normas de desarrollo.

TEMA 7:

7.1 Ley de Navegación Marítima: Vehículos de la navegación: Seguridad de los buques y las sociedades de clasificación:

Este asunto se regula en la Ley de Navegación Marítima y el RD 1837/2000 sobre el Reglamento de inspección y certificación de buques civiles.

La Ley de Navegación Marítima incluye los siguientes artículos:

7.1.1 *Requisitos de seguridad de los buques nacionales (artículo 97).*

Los requisitos de seguridad y de prevención de la contaminación de los buques se determinan y controlan según la naturaleza y finalidad de los servicios que prestan y la navegación que efectúan.

7.1.2 *Control de la seguridad de los buques (artículo 98).*

El control técnico de los requisitos de seguridad y para prevenir la contaminación lo efectúan los órganos competentes de la Administración Marítima, mediante los planes y programas de inspección y control.

7.1.3 *Coste de las inspecciones (artículo 99).*

Las inspecciones de buques o embarcaciones se efectúan con cargo al armador, independientemente de su naturaleza y finalidad, salvo que dichas inspecciones resulten injustificadas.

7.1.4 *Paralización del buque (artículo 100).*

Si al hacer las inspecciones o controles, el buque no está en condiciones de navegabilidad o no cumple las normas de seguridad y contaminación, se le puede suspender la prestación de sus servicios o navegaciones hasta que el armador subsane los defectos.

7.1.5 *Emisión de certificados de seguridad. Organizaciones autorizadas (artículo 101).*

La Administración Marítima otorgará los certificados de seguridad y de prevención de contaminación a los buques nacionales que reúnan las condiciones de la legislación aplicable. **También pueden autorizar a organizaciones reconocidas** para realizar las actuaciones materiales y emitir o renovar los certificados. Dichas actuaciones se pueden efectuar en buques y compañías cuando lo prevea la normativa internacional aplicable.

7.1.6 *Exhibición de los certificados (artículo 102).*

Los certificados de seguridad y de prevención de la contaminación de los buques se deben mostrar a bordo en lugar bien visible y de fácil acceso.

7.1.7 *Efecto de los certificados (artículo 103).*

Los certificados expedidos presuponen que el buque está en buen estado en lo referente a su objeto, salvo prueba en contrario.

La **falta o vencimiento de los certificados** implica para el buque la **imposibilidad de navegar o prestar los servicios**, salvo las excepciones que se establezcan para circunstancias especiales.

La **responsabilidad por la falta o vencimiento de los certificados del buque será del armador** y subsidiariamente de las personas designadas en el Código Internacional de Gestión de la Seguridad.

7.2 Reglamento de inspección y certificación de buques civiles: Actividad inspectora:

El RD 1837/2000 aprobó el Reglamento de inspección y certificación de buques civiles.

7.2.1 Obligaciones de operadores, empresas operadoras, capitanes y patrones de los buques (artículo 14).

Los operadores y empresas operadoras, los capitanes y patrones de los buques de pabellón español están obligados a:

- Informar a los Capitanes Marítimos o a la DGMM de la caducidad de los certificados o documentos y solicitar una inspección para renovarlos.
- Solicitar el resto de las inspecciones exigidas para el tipo y clase de buque, y comunicar la caducidad de las anotaciones de los certificados o documentos que tengan un plazo de tiempo determinado para su ejecución.
- Someterse a todas las inspecciones que ordenen las autoridades marítimas para comprobar el cumplimiento de la normativa.
- Llevar a bordo, custodiados por el capitán o patrón, en un lugar del buque de fácil acceso y con visibilidad adecuada, todos los certificados y documentos, o copias certificadas de los mismos, exigidos para el buque por la normativa.
- Mantener el estado del buque y su equipo de acuerdo con las disposiciones de las reglas nacionales o internacionales en vigor, para garantizar que el buque sigue estando en condiciones de hacerse a la mar, sin peligro para la seguridad marítima, y en condiciones de evitar incidentes de contaminación del medio ambiente marino.
- No efectuar cambios en la disposición estructural, las máquinas, el equipo y demás componentes del buque que pueda afectar a la seguridad del buque o a la prevención de la contaminación del medio ambiente marino, sin la autorización previa de la DGMM.

Se notificarán inmediatamente nada más tener conocimiento de ellos todas las averías y accidentes de consideración, así como los **defectos descubiertos y las prácticas de reparación del buque y de sus equipos que afecten a la seguridad del buque**, de la vida humana en el mar o de la navegación **o que puedan significar un riesgo de contaminación del medio ambiente marino**, al Capitán Marítimo si el buque se encuentra en puerto español o la DGMM y a las autoridades marítimas competentes del puerto en cuestión, si éste es extranjero.

Si el buque está navegando, se comunicará a las autoridades indicadas del primer puerto al que vaya a arribar y siempre antes de llegar a dicho puerto.

Las autoridades españolas iniciarán las investigaciones para determinar el alcance de las incidencias comunicadas y adoptar medidas para garantizar la seguridad marítima y la integridad del medio ambiente marino, ordenando, si es necesario, que se efectúe un reconocimiento adicional o extraordinario a las partes afectadas del buque.

TEMA 8:

8.1 Abanderamiento, matriculación de buques y registro marítimo:

El RD 1027/1989 sobre abanderamiento, matriculación de buques y registro marítimo, establece el régimen general del registro de buques.

8.1.1 De los Registros de Matrícula de los Buques y de las Empresas marítimas: Artículo 2. Artículo 3. Artículo 4.

Artículo 2.

Para estar cubiertos por la legislación española, los buques, embarcaciones y artefactos navales deben estar matriculados en uno de los Registros de Matrícula de Buques de las Jefaturas Provinciales de Marina Mercante y sólo podrán estar matriculado en uno de ellos.

Artículo 3.

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

Artículo 4.

El Registro de Matrícula se efectúa en varios libros foliados que se llaman “Listas” en las que se registran los buques, embarcaciones y artefactos navales según su procedencia y actividad:

- **Lista 1ª:** se registran las plataformas de extracción de productos del subsuelo marino, remolcadores de altura, buques de apoyo y los dedicados al suministro a dichas plataformas que no estén registrados en otra lista.
- **Lista 2ª:** los buques de construcción nacional o importados dedicados al transporte marítimo de pasajeros, de mercancías o de ambos.
- **Lista 3ª:** los buques de construcción nacional o importados destinados a la captura y extracción con fines comerciales de pescado y de otros recursos marinos vivos.
- **Lista 4ª:** las embarcaciones auxiliares de pesca, las auxiliares de explotaciones de acuicultura y los artefactos dedicados al cultivo o estabulación de especies marinas.
- **Lista 5ª:** los remolcadores, embarcaciones y artefactos navales dedicados a los servicios de puertos, radas y bahías.
- **Lista 6ª:** los buques de recreo de eslora superior a 24 metros, con un desplazamiento inferior a 3000 GT y capacidad para transportar hasta 12 pasajeros sin contar la tripulación, y embarcaciones de recreo cuando se exploten con fines lucrativos para el ocio, el deporte o la pesca no profesional.
- **Lista 7ª:** los mismos buques que los de la Lista 6ª pero cuyo uso exclusivo sea la práctica del deporte sin propósito lucrativo o la pesca no profesional.
- **Lista 8ª:** los buques y embarcaciones pertenecientes a organismos de carácter público tanto de ámbito nacional como autonómico o local.
- **Lista 9ª o “Registro Provisional”:** los que están en fase de construcción desde que ésta se autoriza, excepto las embarcaciones deportivas construidas en serie, con la debida autorización.

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

TEMA 9:

9.1 Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante: Sistema portuario de titularidad estatal:

El TRLPEMM y el RD 1381/2002 regulan la recepción de desechos y residuos procedentes de buques y las instalaciones portuarias que los recogen.

9.1.1 Medio ambiente y seguridad: Recepción de desechos y residuos procedentes de buques (artículo 63).

Las Autoridades Portuarias (AP) deben elaborar y aprobar **cada 3 años** un Plan de Recepción de Residuos, previo informe de Puertos del Estado. Los desechos generados por los buques se deben descargar a tierra y para hacerlo se debe solicitar el servicio portuario de recepción de desechos.

Las refinerías de petróleo, factorías químicas y petroquímicas, entre otras, los astilleros e instalaciones de reparación naval o de desguace deberán disponer, cerca de las terminales y muelles, de un **servicio de recepción de residuos de carga y aguas de lastre** de los buques cuyo destino sea dichas instalaciones, regulados en los **Anexos I y II de MARPOL**, y los medios para prevenir y combatir los derrames.

Los titulares de las instalaciones portuarias deben disponer además de **servicios de recepción de desechos incluidos en los Anexos I, IV, V y VI de MARPOL**, en el caso de que no exista ninguna empresa con licencia para prestar este servicio en el ámbito geográfico de dichas instalaciones.

Los desechos y residuos recogidos se tratarán y eliminarán adecuadamente; si los procesos para hacerlo no se hacen con medios propios, los titulares de las instalaciones portuarias deberán acreditar un compromiso de aceptación de los desechos y residuos por un gestor autorizado.

Los astilleros, instalaciones y empresas de reparación naval o desguace deben disponer de instalaciones y medios para la recepción y tratamiento de sustancias que agotan la capa de ozono y los equipos que las contienen cuando se retiren de los buques, según el Anexo VI de MARPOL.

La AP exigirá que haya disponibles servicios de recepción para autorizar el funcionamiento de las instalaciones portuarias. Si no están disponibles, la AP puede no autorizar la entrada de los buques con destino a dichas instalaciones portuarias.

Los titulares de las instalaciones portuarias deben disponer de un Plan de Recepción de Desechos y Residuos aprobado por la AP, que formará parte del Plan de Recepción del Puerto. Cada 3 meses, comunicarán a la AP los servicios de recogida realizados, indicando el buque, el tipo de desecho o residuo y la cantidad recibida. Además, expedirán al buque un recibo de residuos MARPOL. La AP podrá supervisar el cumplimiento del Plan de Recepción de los titulares de dichas instalaciones.

Si el buque no tiene como destino alguna de las instalaciones citadas en el apartado 2, las empresas encargadas de las operaciones de carga o descarga del buque deben garantizar la recepción de residuos de carga procedentes del buque, y los que se encuentren en las zonas de tránsito y maniobra, evitando y combatiendo, en su caso, los derrames de carga accidentales.

9.2 Instalaciones portuarias receptoras de desechos de buques: Entrega de desechos de buques

El RD 128/2022 regula las instalaciones portuarias receptoras de desechos de buques.

9.2.1 Notificación previa de desechos de buques (artículo 16).

Se aplica a buques de arqueo bruto igual o superior a 300, excepto si son pesqueros, buques tradicionales, embarcaciones y buques de recreo, todos ellos, de eslora inferior a 45 metros.

La naviera, armador, consignatario o capitán de un buque que se dirija a un puerto español debe **cumplimentar el formulario de notificación previa de desechos y comunicar la información del formulario** a la Capitanía Marítima, a la entidad gestora del puerto y al resto de autoridades competentes, incluidas las de aduanas, con la siguiente antelación:

- Como mínimo, **24 horas antes de la llegada del buque**, si se conoce el puerto de escala;
- **En cuanto se conozca el puerto de escala**, si se dispone de esa información con menos de 24 horas de antelación a la llegada; o
- A más tardar **en el momento de salir del último puerto**, si el viaje dura menos de 24 horas.

La notificación de la información del formulario se hará por medios electrónicos a través de la ventanilla única nacional.

La información del formulario de notificación de desechos estará disponible a bordo, preferiblemente en formato electrónico, al menos hasta el siguiente puerto de escala y se facilitará a petición de las autoridades marítimas y portuarias y autoridades competentes del resto de Estados miembros de la UE. Esta información se compartirá sin demora con las autoridades competentes en materia de control del cumplimiento a través de la ventanilla única, teniendo la Capitanía Marítima a su cargo el examen de dicha información.

9.2.2 Entrega de los desechos de buques (artículo 17).

El capitán de un buque que haga escala en un puerto español debe entregar obligatoriamente en una instalación portuaria receptora todos los desechos de buques que lleve a bordo antes de abandonar el puerto.

Tras entregar los desechos, la instalación receptora expedirá y entregará al capitán el recibo de entrega de desechos.

Si los desechos del Anexo V del Convenio MARPOL entregados contienen desechos de subproductos animales no destinados al consumo humano (SANDACH) o de artes de pesca que contienen plástico, se expedirá y entregará, un recibo complementario de entrega de desechos.

La naviera o armador, el consignatario o el capitán del buque comunicará a la Capitanía Marítima y a la entidad gestora del puerto a través de la ventanilla única nacional, antes de salir del puerto o en cuanto recibida el recibo de entrega de desechos, la información incluida en el mismo. También comunicará la información del recibo complementario de entrega de desechos a través de la ventanilla única a la entidad gestora del puerto y a la autoridad medioambiental y aduanera.

La **información del recibo de entrega de desechos** del buque estará disponible a bordo durante al menos **2 años**, junto con el Libro de registro de hidrocarburos, Libro de registro de carga y Libro de registro de basuras o plan de gestión de basuras correspondientes, y se facilitará a petición de las autoridades marítimas y portuarias españolas, y a las autoridades de los demás Estados miembros de la UE.

El buque puede salir del puerto de escala sin entregar los desechos si se cumple lo siguiente:

- La **capacidad de almacenamiento del buque es suficiente** para todos los desechos acumulados y los que se acumulen durante el viaje del buque hasta el siguiente puerto de escala. Lo deberá autorizar expresamente la capitanía marítima.
- Los **buques exentos** de la obligación de notificar previamente los desechos **tienen una capacidad específica de almacenamiento suficiente para los desechos acumulados** y los que se acumulen durante el viaje del buque hasta el siguiente puerto de escala.
- Si el **buque hace escala en el fondeadero menos de 7 días** y, en todo caso, **durante menos de 24 horas o en condiciones meteorológicas adversas**.

La Capitanía Marítima exigirá al buque entregar todos sus desechos antes de salir de puerto si no se sabe cuál es el siguiente puerto de escala o si no es posible determinar que el siguiente puerto de escala dispone de instalaciones de recepción adecuadas. Se aplica lo mismo si el buque incumple el artículo 16 o si estando fondeado las condiciones de almacenamiento a bordo no son las adecuadas o la capacidad específica de almacenamiento es insuficiente para los desechos acumulados y los que vayan a acumularse durante el viaje previsto.

9.2.3 Exenciones de notificación y entrega de desechos de buque (artículo 21).

La **DGMM podrá eximir de cumplir las obligaciones de notificación y entrega de los desechos** a los buques que hagan escala en puertos españoles y **operen en tráfico regular con escalas frecuentes y regulares**, siempre que **no tenga repercusiones negativas** en la seguridad marítima, la salud, las condiciones de vida o de trabajo a bordo o el medio marino y **exista un acuerdo que asegure la entrega de los desechos y el pago de las tarifas en uno de los puertos** situados en la ruta del buque.

El **acuerdo de entrega y pago** deberá cumplir estos requisitos:

- Estar acreditado por un contrato firmado con el gestor de una instalación portuaria receptora y por recibos de entrega de desechos;
- Haberlo comunicado a todas las entidades gestoras de los puertos situados en la ruta del buque;
- Haber sido aceptado por la entidad gestora del puerto donde se hace la entrega y el pago, que puede ser un puerto de la UE u otro puerto que disponga de instalaciones adecuadas, según se determine teniendo en cuenta la información del sistema de intercambio de información marítima *SafeSeaNet* y de GISIS. Si es un puerto español, la entidad gestora comunicará la aceptación del acuerdo de entrega y pago a la Capitanía Marítima del puerto.

La **solicitud de exención**, dirigida al Director General de la Marina Mercante, deberá ser presentada a la Capitanía Marítima de cualquier puerto de escala por el capitán o representante del buque y por medios electrónicos, se incluirá en ella los puertos de escala entre los que el buque realiza el tráfico regular con escalas frecuentes y regulares, se especificarán los puertos y tipos de desechos para los que se solicita la exención, y se indicará si la solicitud de exención se refiere a todos los desechos del buque o sólo a determinados tipos. **La solicitud debe incluir:**

- Documentación que acredite que el buque opera en tráfico regular con escalas frecuentes y regulares entre los puertos para los que se solicita la exención.
- Plan de gestión y entrega de desechos que justifique, para cada tipo de desecho para el que solicita exención y puerto de la ruta, que en ningún momento se va a sobrepasar la máxima capacidad específica de almacenamiento. El plan incluirá las cantidades de desechos que se prevén que se van a generar y a entregar.
- Copia de los contratos firmados con los gestores de las instalaciones de recepción del puerto o puertos en los que el buque tiene previsto descargar los desechos, de acuerdo con el Plan de gestión y entrega de desechos.
- Copia de la comunicación realizada a las entidades gestoras de los puertos de la ruta.

- Los documentos de aceptación de los acuerdos de entrega y pago por las entidades gestoras de los puertos de entrega.
- La tabla de capacidades específicas de almacenamiento de cada tipo de desechos MARPOL.
- Copia del Certificado internacional de prevención de la contaminación por hidrocarburos (IOPP) y su suplemento.
- Copia del Libro registro de hidrocarburos.
- Copia del Certificado internacional de prevención de la contaminación por aguas sucias.
- Copia del Libro registro de basuras.
- Copia del Plan de gestión de basuras.

Las solicitudes se remitirán a la DGMM, tras ser informadas por la capitanía marítima.

La Capitanía Marítima puede inspeccionar el buque para comprobar que la información facilitada por el capitán es cierta y que se cumplen las condiciones para conceder la exención. Para comprobar que la exención que se solicita no tiene repercusiones negativas en la salud, las condiciones de vida o de trabajo a bordo puede recabar la cooperación de los órganos competentes en estas materias.

Si se cumplen las condiciones para conceder la exención, la DGMM expedirá un certificado de exención. **El plazo para resolver la solicitud y notificar su resolución será de 3 meses.**

La **validez del certificado de exención** no superará la del acuerdo de entrega y pago, y **será como máximo de 2 años**, contados desde su fecha de expedición y siempre que se mantengan las condiciones en las que se concedió. **Para renovar el certificado** se debe **presentar un recibo de entrega de desechos** expedido por la instalación portuaria receptora, en el que conste el total de desechos efectivamente entregados durante el periodo de validez del certificado, **una certificación de haber realizado los pagos** correspondientes y **acreditar que se mantienen las condiciones** en las que se dio dicha exención.

No obstante, la exención concedida, el capitán de un buque no podrá dirigirse al siguiente puerto de escala si la capacidad específica de almacenamiento del buque es insuficiente para todos los desechos que se hayan acumulado y que vayan a acumularse durante el viaje previsto, debiendo hacer entrega de los desechos antes de abandonar el puerto.

El capitán deberá informar a la DGMM de cualquier cambio en relación con los puertos de escala entre los que el buque realiza tráfico regular y facilitar, si lo solicitan los servicios de inspección de la capitanía marítima, el acceso a los justificantes de entrega de desechos y a los libros de registro correspondientes.

La exención se suspenderá si el buque varía su ruta, si sufre modificaciones importantes en sus sistemas de gestión de desechos o si dichos sistemas quedan fuera de servicio.

El **capitán** del buque beneficiario de una exención **podrá obtener una bonificación** de las entidades gestoras de los **puertos donde no se efectúe la descarga.**

La DGMM comunicará las exenciones que otorgue a las entidades gestoras de los puertos situados en la ruta del buque. La DGMM garantizará la eficacia de la supervisión y el control del cumplimiento de los acuerdos de entrega y pago vigentes para los buques exentos que visiten los puertos nacionales.

TEMA 10:

10.1 Especificaciones de gasolinas, gasóleos, fuelóleos y gases licuados del petróleo y se regula el uso de determinados biocarburantes:

Las normas sobre los combustibles marinos y sus requisitos se recogen en el RD 61/2006.

10.1.1 Especificaciones técnicas de gasolinas, gasóleos, fuelóleos y gases licuados del petróleo: Muestreo y análisis (artículo 7).

Las comunidades autónomas tomarán medidas para controlar las especificaciones técnicas de gasolinas, gasóleos, combustibles para uso marítimo y fuelóleos, efectuando muestreos. Dichos muestreos se harán con una frecuencia suficiente, garantizando que las muestras son representativas del combustible analizado.

Antes del 30 de abril de cada año, las comunidades autónomas deberán comunicar los resultados de los muestreos realizados al Ministerio de Industria, Energía y Turismo. Para el caso del contenido de azufre de los combustibles marinos, las comunidades autónomas comunicarán los resultados a la DGMM.

Se podrá usar uno de los siguientes métodos de muestreo, análisis e inspección:

- Cuando se esté suministrando a los buques.
- Cuando sea viable desde un punto de vista económico y técnico, y en muestras selladas a bordo de los buques.
- Inspección de los diarios de a bordo del buque y de los comprobantes de entrega de combustible.

El método de referencia para determinar el contenido de azufre es la norma 'ISO 8754' o la 'prEN ISO 14596 (2007)', o la versión actualizada que la sustituya. Para comprobar si el combustible entregado y usado en el buque cumple los límites de azufre establecidos, se usará el procedimiento de verificación del Anexo VI de MARPOL.

10.1.2 Contenido de azufre de los combustibles para uso marítimo:

10.1.2.1 Definiciones (artículo 9).

- “**Combustible para uso marítimo**”: cualquier combustible líquido derivado del petróleo destinado para su uso a bordo del buque, incluidos los de la norma ISO 8217. Incluye los combustibles usados por buques de navegación interior o embarcaciones de recreo.
- “**Combustible diésel para uso marítimo**”: cualquier combustible de uso marítimo de la calidad 'DMB' definido en la Tabla I de ISO 8217 a excepción de la referencia al contenido de azufre.
- “**Gasóleo para uso marítimo**”: cualquier combustible de uso marítimo de las calidades 'DMX', 'DMA' y 'DMZ' definidas en la Tabla I de ISO 8217 a excepción de la referencia al contenido de azufre.

10.1.2.2 Contenido máximo de azufre de los combustibles para uso marítimo utilizados en aguas territoriales, zonas económicas exclusivas y zonas de control de la contaminación, incluidas zonas de control de las emisiones de SO_x (artículo 10).

En las aguas territoriales, Zonas Económicas Exclusivas (ZEE) y zonas de control de la contaminación situadas **dentro** de las zonas de control de emisiones de SO_x no se pueden usar combustibles marinos

con un contenido de azufre superior al **0,10%**. Fuera de las zonas de control de emisiones de SO_x el límite del contenido de azufre no puede ser superior al **0,5%**. **Estos requisitos se aplican a todos los buques de cualquier pabellón, incluidos aquellos cuya travesía hubiera comience fuera de la UE.**

La DGMM exige cumplimentar los diarios de los buques y/o libro registro de hidrocarburos, incluido el registro de las operaciones de cambio de combustible y la hora a la que se efectúa la operación.

Si un buque no cumple las normas sobre los combustibles marítimos, las autoridades podrán exigir al buque:

- Presentar un registro de las medidas que ha adoptado para tratar de cumplir las normas.
- Aportar pruebas que demuestren que ha intentado adquirir el combustible reglamentario de acuerdo con el viaje que tenía previsto y que, al no estar disponible, ha intentado localizar fuentes alternativas de dicho combustible y ha hecho todos los esfuerzos por obtenerlo, pero no lo ha encontrado a la venta.

Para cumplir esta norma, el buque **no está obligado a desviarse de su ruta ni a retrasar su viaje** de manera injustificada.

Si el buque presenta un registro de las medidas que ha tomado para intentar cumplir las normas, la DGMM tendrá en cuenta estas circunstancias y las pruebas presentadas a la hora de tomar las actuaciones que procedan, o incluso puede decidir no tomar medidas de control.

Si el buque no ha podido adquirir combustible reglamentario, lo informará a su Estado de bandera y a la Capitanía Marítima del puerto de destino. La Capitanía Marítima lo comunicará a la DGMM y ésta a la Comisión Europea.

Según la regla 18 del Anexo VI de MARPOL:

- La Administración Portuaria deberá disponer una base de datos en su sede electrónica, o un listado o relación actualizada de los proveedores locales de combustibles marítimos, que estará a disposición de los interesados.
- Las comunidades autónomas deben asegurarse de que el contenido de azufre de todos los combustibles marítimos que se vendan en territorio español esté documentado por el proveedor mediante un comprobante de entrega de combustible y una muestra sellada firmada por el representante del buque receptor.
- Las comunidades autónomas tomarán medidas contra los proveedores de combustibles marítimos si entregan combustibles que no cumplen la especificación del comprobante de entrega de combustible, así como medidas correctoras para que dichos combustibles no reglamentarios cumplan las normas.

No se puede comercializar en territorio español **combustible diésel ni gasóleo para uso marino**, con un contenido de azufre superior al **1,50%** y al **0,10%**, respectivamente. Las comunidades autónomas adoptarán las medidas oportunas para verificar el cumplimiento.

10.1.2.3 Contenido máximo de azufre de los combustibles para uso marítimo utilizados por los buques atracados en puertos españoles (artículo 11).

Los **buques atracados o fondeados en puertos españoles** no pueden usar combustibles marítimos con un contenido de azufre superior al **0,10%**. Se concede a la tripulación el tiempo suficiente para

efectuar la operación necesaria de cambio de combustible lo antes posible después de atracar y lo más tarde posible antes de la salida de puerto.

Se debe **registrar en el Diario de Navegación y en el Diario de Máquinas la hora a la que se efectúe la operación de cambio de combustible.**

Las autoridades competentes en materia de puertos incentivarán el uso de sistemas de suministro de electricidad desde la costa para los buques atracados en puertos.

Este artículo no se aplica:

- Si, de acuerdo con los horarios publicados, el buque va a estar **atracado menos de 2 horas.**
- A los **buques que apaguen todas las máquinas y se conecten a la electricidad en tierra** mientras están atracados en un puerto.

10.1.2.4 Disposiciones adicionales: Excepciones en cuanto a la limitación del contenido de azufre de determinados combustibles líquidos derivados del petróleo (disposición adicional tercera).

Las **limitaciones en el contenido de azufre** de determinados combustibles líquidos derivados del petróleo **no se aplican** al combustible:

- para fines de investigación y pruebas;
- que se transforme antes de su combustión final;
- que se transforme en la industria del refino;
- que se use y comercialice en las regiones ultraperiféricas si se garantiza que en dichas regiones:
 - se respetan las normas de calidad del aire,
 - no se usa combustible pesado con un contenido en azufre superior al 3%;
- que usan los buques de guerra y otros buques destinados a usos militares.

Estas limitaciones **no se aplican** al uso de combustible en un buque que sea necesario:

- para proteger la seguridad de un buque o salvar vidas en el mar;
- como consecuencia de los daños sufridos por un buque o sus equipos, si después de producirse el daño se toman todas las precauciones razonables para prevenir o reducir al máximo el exceso de emisiones y se toman medidas lo antes posible para reparar los daños. Esto no se aplica si el propietario o el capitán han actuado con la intención de causar el daño o imprudencia temeraria;

Tampoco se aplica al combustible de los buques que usen métodos de reducción de emisiones que permitan conseguir continuamente reducciones de las emisiones de SO₂ equivalentes a las que se lograrían con el uso de combustibles marítimos reglamentarios. Si el contenido de azufre del combustible marino supera el 3,5%, dichos métodos de reducción de emisiones deberán operar en sistemas cerrados.

Los métodos de reducción de emisiones deben cumplir los siguientes criterios:

10.1.2.5 Anexo XI: Criterios de utilización de los métodos de reducción de emisiones.

ANEXO XI

Criterios de utilización de los métodos de reducción de emisiones

Los métodos de reducción de emisiones contemplados en la Disposición Adicional Tercera deberán cumplir al menos los criterios especificados en los siguientes instrumentos, según proceda:

Método de reducción de emisiones	Criterios de utilización
Mezcla de combustible para uso marítimo y de gas de evaporación.	Decisión 2010/769/UE de la Comisión, de 13 de diciembre de 2010, por la que se establecen los criterios aplicables para que los buques de transporte de gas natural licuado empleen métodos tecnológicos como alternativa a la utilización de combustibles de uso marítimo con un bajo contenido de azufre que cumplan los requisitos del artículo 4 ter de la Directiva 1999/32/CE del Consejo, relativa a la reducción del contenido de azufre de determinados combustibles líquidos, modificada por la Directiva 2005/33/CE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo relativo al contenido de azufre de los combustibles para uso marítimo
Sistemas de depuración de los gases de escape.	Resolución MEPC.184(59) de la OMI, adoptada el 17 de julio de 2009. El agua de lavado resultante de los sistemas de depuración de los gases de escape que hagan uso de aditivos, preparados y productos químicos relevantes creados in situ a que se refiere el punto 10.1.6.1 de la Resolución MEPC.184(59) no podrá ser descargada en el mar, incluidos los puertos cercados, las dársenas y los estuarios, salvo que el operador del buque demuestre que dicha descarga de agua de lavado no tiene repercusiones negativas significativas ni presenta riesgos para la salud humana o el medio ambiente. Si el producto químico utilizado es soda cáustica, es suficiente con que el agua de lavado cumpla los criterios establecidos en la Resolución MEPC.184(59) y su pH no exceda de 8,0.»
Biocombustibles.	Uso de biocombustibles, tal y como se definen en la Directiva 2009/28/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, relativa al fomento del uso de energía procedente de fuentes renovables, que cumplan las normas CEN e ISO pertinentes. Las mezclas de biocombustibles y combustibles para uso marítimo deberán cumplir las normas relativas al contenido de azufre establecidas en el presente real decreto.

TEMA 11:

11.1 Protección del medio marino: Vertidos a la mar:

Este asunto está regulado en la Ley 41/2010 de protección del medio marino.

11.1.1 *Vertido de desechos u otras materias desde buques y aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar (artículo 32).*

La definición de “**vertido**” incluye:

- la evacuación deliberada en el mar de desechos o materias desde buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar;
- el hundimiento deliberado en el mar de buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar;
- el almacenamiento de desechos o materias en el lecho o subsuelo marino desde buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar; y
- el abandono o derribo *in situ* de plataformas o construcciones en el mar, con el objetivo de deshacerse deliberadamente de ellas.

El “**vertido**” no incluye:

- la evacuación en el mar de desechos u otras materias resultante, directa o indirectamente, de las operaciones normales de buques y de su equipo, salvo los que se transporten en buques, destinados a la evacuación de dichas materias, se transborden a ellos, o resulten del tratamiento de dichos desechos en esos buques, aeronaves, plataformas o construcciones;
- el depósito de materias u otras sustancias para un fin distinto a su mera evacuación.

El vertido en el medio marino de desechos u otras materias está prohibido con carácter general, excepto para:

- materiales de dragado;
- desechos de pescado o materiales resultantes de las operaciones de elaboración del pescado;
- materiales geológicos inorgánicos inertes, es decir, material geológico sólido, no elaborado químicamente, cuyos componentes químicos no es probable que se liberen en el medio marino;
- flujos de CO₂ resultantes de los procesos de captura de CO₂ para su retención.

No están autorizados los vertidos en el mar de materiales con niveles de radiactividad mayores que las concentraciones exentas definidas por la ONU.

El vertido de flujos de CO₂ de los procesos de captura de CO₂ para su retención sólo se autorizará si se cumplen las siguientes condiciones:

- la evacuación se hace en una formación geológica del subsuelo marino;
- los flujos están formados casi exclusivamente por CO₂, pudiendo contener otras sustancias asociadas procedentes del material de origen y/o de los procesos de captura y retención usados;
- si no se añaden desechos o materias con el fin de eliminar dichos desechos o materias;
- las actividades están expresamente permitidas por los convenios marinos regionales aplicables en función de la zona geográfica donde se vayan a realizar.

Los vertidos permitidos de materiales los debe autorizar previamente la autoridad competente, en función de la ubicación geográfica del lugar donde se solicita efectuar el vertido. Dicha autorización la otorga la Autoridad Portuaria, si se efectúa en el dominio público portuario, o la autoridad marítima si se realiza fuera del mismo.

Las autorizaciones de vertido requieren de un informe previo favorable del Ministerio Medio Ambiente y Medio Rural y Marino. Para expedir la autorización, se debe justificar en la solicitud que se han evaluado los materiales en función de la naturaleza de los desechos o la ubicación geográfica del lugar donde se solicita realizar el vertido.

Al solicitar el vertido de desechos se demostrará que se han tenido en cuenta las siguientes opciones de gestión de desechos:

- reducción;
- reutilización;
- reciclaje ex situ;
- destrucción de los componentes peligrosos;
- tratamiento para reducir o retirar los componentes peligrosos; y
- evacuación en tierra, en la atmósfera y en el mar.

11.1.2 Excepciones (artículo 34).

Las disposiciones sobre vertidos de desechos o incineración en la mar **no se aplican si** es necesario salvaguardar la seguridad de la vida humana o del buque, en caso de fuerza mayor por inclemencias del tiempo o si supone un peligro para la vida humana o una amenaza real para el buque, si el vertido o incineración en el mar parecen ser la única forma para evitar la amenaza y si existe la probabilidad de que los daños del vertido sean menores que los que ocurrirían de otro modo.

El vertido o incineración se hará reduciendo al mínimo la probabilidad de causar daños a personas o se comprometa el buen estado ambiental, y se informará inmediatamente a la Administración ambiental y Autoridad marítima o portuaria competentes.

11.1.3 Colocación de materias sobre el fondo marino (artículo 35).

Con carácter general, está prohibido depositar materias u objetos sobre el fondo marino si su objetivo es su evacuación y/o abandono. También está prohibido colocar sobre el fondo marino embarcaciones de cualquier clase o restos de estas, excepto las que se usen para instalar arrecifes artificiales y estén autorizadas, y de plataformas para extraer gas o petróleo en desuso.

Para colocar o depositar materias o sustancias sobre el fondo marino o su subsuelo se requerirá disponer de un proyecto autorizado por la Administración competente. La autorización únicamente podrá ser concedida cuando en la solicitud se justifique que los materiales se han evaluado. El proyecto deberá incluir una evaluación del fondo marino donde se pretenda efectuar la colocación o depósito, y los efectos que dicha actuación pueda causar en el medio marino y en las actividades humanas en el mar.

Si al hacer el seguimiento del medio marino se deduce que las materias o sustancias depositadas sobre el fondo marino provocan impactos no previstos o no cumplen sus objetivos, el órgano competente determinará las medidas correctoras correspondientes o podrá ordenar su retirada.

11.2 Ley de Navegación Marítima: Ordenación administrativa de la navegación:

La Ley 14/2014 de Navegación Marítima establece la obligación de notificar los sucesos de contaminación.

11.2.1 Régimen general de navegación marítima: Obligación de notificar actos de contaminación (artículo 33).

Los **capitanes** de los buques abanderados en España deberán **notificar inmediatamente a la Administración Marítima española** y a la autoridad competente del Estado ribereño más próximo, **cualquier caso de contaminación por hidrocarburos o sustancias nocivas o potencialmente peligrosas de los que tengan conocimiento durante la navegación.**

Esta misma obligación se aplica a los capitanes de buques extranjeros que naveguen por los espacios marítimos españoles.

11.3 Plan Marítimo Nacional de respuesta ante la contaminación del medio marino:

La Orden FOM/1793/2014 regula la aprobación del Plan Marítimo Nacional de respuesta ante la contaminación del medio marino.

11.3.1 Procedimientos y protocolos de notificación: Obligaciones en materia de notificación de incidencias (artículo 15).

La Administración pública o persona que tenga conocimiento de un suceso de contaminación en la mar está obligada a informarlo a la Administración marítima:

- Cuando se active el plan interior marítimo de un puerto, la autoridad competente del puerto debe informarlo al Capitán Marítimo y al Centro de Coordinación de Salvamento Marítimo y Lucha contra la Contaminación (CCS-LCC) correspondiente.
- El capitán de un buque o embarcación, independientemente de la clase o actividad a la que se dedique, está obligado a notificar al CCS-LCC cualquier suceso de contaminación del que tenga conocimiento.

11.3.2 Procedimiento de notificación en los puertos (artículo 16).

La autoridad competente del puerto comunicará al CCS-LCC que corresponda las circunstancias para activar el plan, por vía telefónica o por radiocomunicación y por escrito, facilitando la siguiente información:

- Hora del suceso.
- Origen y causa de la contaminación.
- Naturaleza y descripción del agente contaminante.
- Extensión del área afectada.
- Estimación de los previsibles efectos del suceso y la posibilidad de que se precise el concurso de medios de respuesta de la Administración marítima.

Si la contaminación en el puerto o en instalaciones litorales se produce por sustancias nucleares, radiológicas o químicas, se comunicará por el medio más rápido posible al Consejo de Seguridad Nuclear, a la Delegación o Subdelegación del Gobierno competente y al órgano competente en materia de protección civil de la comunidad autónoma afectada.

11.3.3 Procedimiento de notificación de sucesos de contaminación en la mar (artículo 18).

La notificación al CCS-LCC se realizará inicialmente por medios de comunicación radioeléctricos, sin perjuicio de cumplimentar el protocolo de comunicación (POLREP) aprobado por la OMI.

TEMA 12:

12.1 Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante: Régimen de policía: Régimen sancionador: Infracciones:

El régimen sancionador de la Marina Mercante se regula en el TRLPEMM, aprobado por el RD Legislativo 2/2011.

12.1.1 Concepto y clasificación (artículo 305).

Las **acciones y omisiones** tipificadas y sancionadas en la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante **son infracciones administrativas** en el ámbito de la Marina Mercante y portuario estatal. Las infracciones se clasifican en: leves, graves y muy graves.

12.1.2 Infracciones leves (artículo 306).

Infracciones leves: las acciones u omisiones que por su trascendencia o la importancia de los daños que ocasionan, están tipificadas en alguno de los siguientes supuestos:

1. Sobre el **uso del puerto y sus instalaciones:**

- a. Incumplir las disposiciones del Reglamento de Explotación y Policía del puerto.

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

- a. Las acciones de las personas embarcadas en estado ebrio o bajo la influencia de sustancias psicotrópicas, drogas tóxicas o estupefacientes que pongan en peligro la seguridad del buque.
- b. Los actos contrarios a las normas reglamentarias u órdenes dictadas por el capitán o los oficiales del buque que puedan perturbar la seguridad de la navegación.

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

- a. La falta de presentación de la documentación exigida por el capitán o la persona que deba hacerlo.
- d. No facilitar la información que corresponda a la Autoridad Marítima, por propia iniciativa o a requerimiento de ésta, o hacerlo de manera incorrecta o deficiente.

5. Infracciones sobre la **contaminación del medio marino:**

- a. Incumplir las normas o contravenir las prohibiciones de los Reglamentos de Explotación y Policía de los puertos u otras normas sobre mantenimiento de la limpieza de las aguas o aprovechamientos comunes del medio marítimo.
- b. Realizar reparaciones, carenas y recogidas susceptibles de causar contaminación infringiendo la normativa aplicable.
- c. Incumplir la normativa e instrucciones de la Autoridad competente sobre las obligaciones de entregar los residuos generados por los buques y residuos de carga.

12.1.3 Infracciones graves (artículo 307).

Infracciones graves: las acciones u omisiones del artículo anterior, si suponen la lesión de una persona que motive una baja por incapacidad laboral no superior a 7 días, o daños o perjuicios entre 1.200 y 6.000 euros, las que pongan en peligro la seguridad del buque o de la navegación, la reincidencia en faltas leves antes del plazo establecido para su prescripción, y las siguientes:

1. Infracciones sobre el **uso del puerto y actividades que se prestan en él:**

- a. Las que supongan o impliquen riesgo grave para las personas.
- b. El vertido no autorizado desde buques o artefactos flotantes de productos sólidos, líquidos o gaseosos en la Zona II, exterior de las aguas portuarias.
- e. Ofrecer o entregar dinero u otro tipo de regalos y obsequios al personal de la Autoridad Portuaria o Marítima, con el fin de captar su voluntad, y la solicitud, exigencia o aceptación por el personal de estas entidades de obsequios, regalos o dinero.
- f. Obstruir las funciones de policía que correspondan a la Autoridad Portuaria o Marítima.
- g. Proporcionar información falsa a la Autoridad Portuaria por propia iniciativa o a requerimiento de ésta.

2. Infracciones contra la seguridad y protección marítima:

- a. Las riñas y disputas entre las personas embarcadas si afectan a la seguridad del buque o de la navegación.
- b. Los actos contrarios a las normas reglamentarias u órdenes dictadas por el capitán o los oficiales que puedan perjudicar gravemente la seguridad del buque o de la navegación.
- c. Llevar armas, aparatos o sustancias peligrosas sin la autorización previa del capitán del buque.
- d. Las acciones u omisiones de cualquier tripulante en estado ebrio o bajo la influencia de sustancias psicotrópicas, drogas tóxicas o estupefacientes, que puedan alterar su capacidad para desempeñar sus funciones.
- g. Embarcar de forma clandestina a bordo de un buque español.
- h. Si el capitán, patrón u otro personal marítimo traspasa los límites de las atribuciones que le corresponden por la titulación profesional que posee, contrata o permite ejercer las funciones de capitán, patrón u oficial encargado de la guardia durante la navegación, a personas que no disponen de la titulación que les habilita legalmente para ello, y ejercer dichas funciones sin la titulación correspondiente.
- j. La falta de conocimiento o cumplimiento por la tripulación del buque de sus obligaciones y funciones atribuidas en el cuadro orgánico para situaciones de siniestro, aprobado por la Administración.
- m. Incumplir las normas sobre protección marítima por parte del naviero, capitán, oficiales o miembro de la dotación.
- n. Incumplir el deber de comunicar los accidentes e incidentes marítimos; obstaculizar las investigaciones de la CIAIM; simular, ocultar, alterar o destruir datos, registros, grabaciones, materiales, informaciones y documentos útiles para las investigaciones de la CIAIM.
- ñ. Las acciones u omisiones no incluidas en los apartados anteriores que pongan en peligro la seguridad del buque o de la navegación.

3. Infracciones contra la ordenación del tráfico marítimo:

- c. La falta, deterioro o inexactitud grave de la documentación reglamentaria del buque.
- l. Construir un buque, efectuar obras de transformación o cambiar el motor sin autorización o infringir las normas que lo regulan, o efectuar la botadura sin el permiso correspondiente.
- ñ. Incumplir el deber de facilitar la información que deba suministrarse reglamentariamente a las autoridades marítimas o hacerlo de modo incorrecto.

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

- a. Evacuar de forma negligente en aguas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, desechos o sustancias desde buques, plataformas fijas u otras construcciones en la mar infringiendo la legislación vigente sobre esta materia.
- c. Incumplir las normas sobre elementos, instalaciones y documentos a bordo para prevenir y controlar las operaciones de evacuación de desechos u otras sustancias.

- d. No comunicar de forma inmediata a la Capitanía Marítima más próxima o a la DGMM los vertidos y evacuaciones contaminantes desde los buques en aguas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.
- e. Introducir de forma negligente, directa o indirectamente en el medio marino sustancias, materiales o formas de energía que puedan suponer un peligro para la salud humana, perjudicar los recursos turísticos, paisajísticos o biológicos y la vida marina, reducir las posibilidades de esparcimiento u obstaculizar otros usos legales de los mares, si hacerlo es contrario a la legislación vigente o no se cuenta con la autorización correspondiente.
- f. Las acciones u omisiones no incluidas en los apartados anteriores que supongan un riesgo potencial de producir la contaminación del medio marino.

5. Infracciones en la prestación de servicios portuarios:

- c. Negarse o poner trabas a ser inspeccionado y a colaborar con la inspección cuando se solicite.
- d. Incumplir los requerimientos de información de la Autoridad Portuaria.

12.1.4 Infracciones muy graves (artículo 308).

Infracciones muy graves: las acciones u omisiones tipificadas en los dos artículos anteriores si ocasionan una lesión a una persona que motive una baja por incapacidad laboral superior a 7 días, o daños o perjuicios superiores a 6.000 euros; las que pongan en grave peligro la seguridad del buque o de la navegación, la reincidencia en una infracción grave antes del plazo establecido para su prescripción y, las siguientes:

1. Infracciones sobre el uso del puerto y actividades que se prestan en él:

- a. Las que impliquen un riesgo muy grave para la salud o la seguridad de vidas humanas.
- b. El vertido no autorizado desde buques o artefactos flotantes de productos sólidos, líquidos o gaseosos en la Zona I, interior de las aguas portuarias.

2. Infracciones contra la seguridad marítima:

- e. La falta de conocimiento o incumplimiento de los tripulantes de buques de pasaje de sus obligaciones y funciones atribuidas en el cuadro orgánico para situaciones de siniestro, aprobado por la Administración.
- g. Incumplir las normas reglamentarias sobre la seguridad marítima que ocasione accidentes con daños para las personas.
- i. Las acciones u omisiones del capitán, patrón del buque o práctico de servicio mientras se hallen en estado ebrio o bajo la influencia de sustancias psicotrópicas, drogas tóxicas o estupefacientes que puedan alterar su capacidad para desempeñar sus funciones.
- j. Las acciones u omisiones del capitán o de los tripulantes que supongan no prestar o denegar auxilio a las personas o buques, cuando se solicite o se prevea su necesidad.
- k. Las acciones u omisiones no incluidas en los apartados anteriores que pongan en grave peligro la seguridad del buque o de la navegación.

3. Infracciones sobre la ordenación del tráfico marítimo:

- c. El incumplimiento de las órdenes, prohibiciones o condiciones de los artículos 297, 298, 300 y 301 de esta ley.
- e. Proporcionar información falsa que se debe suministrar reglamentariamente a las Autoridades Marítimas.

4. Infracciones sobre prevención de la contaminación del medio marino provocada por los buques o plataformas fijas u otras instalaciones en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción:

- a. Evacuar de forma deliberada desde buques o plataformas fijas u otras construcciones que estén en aguas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, de residuos, desechos u otras materias cargadas a bordo o depositadas con tal propósito, salvo si se cuenta con una autorización de vertido o si ésta no es exigible según la legislación específica vigente.
- b. Llevar a cabo deliberadamente la contaminación del medio marino por el hundimiento de buques o la destrucción de plataformas fijas u otras construcciones en aguas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, con las mismas excepciones del párrafo anterior.
- c. Evacuar de forma deliberada de desechos u otras materias resultantes de las operaciones normales de los buques, plataformas fijas u otras construcciones que se encuentren en aguas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, si dichas evacuaciones se producen infringiendo la legislación vigente sobre esta materia.

12.1.5 Prescripción (artículo 309).

El **plazo de prescripción** de las infracciones es de **5 años** para las **muy graves**, **3 años** para las **graves** y **1 año** para las **leves**. El plazo empieza a contar desde la total consumación de la conducta que constituye la infracción.

En el caso de infracciones continuadas, el plazo de prescripción comienza a contar desde el momento que finaliza la actividad o último acto con el que la infracción se consuma. Si los hechos o actividades que constituyen la infracción no se conocen por carecer de signos externos, el plazo se computará desde que éstos se manifiesten. No obstante, se exigirá la restitución de las cosas y su reposición a su estado anterior, independientemente del tiempo transcurrido desde la comisión de la infracción.

Una construcción o instalación se considera que está totalmente terminada cuando esté dispuesta para servir al fin previsto sin necesidad de ninguna actuación posterior. La fecha de terminación será comprobada por la Autoridad Portuaria y, subsidiariamente por este orden, la de licencia, permiso o autorizaciones de funcionamiento o servicio, o el certificado final de obra suscrito por técnico competente.

12.1.6 Responsables (artículo 310).

Son responsables de la infracción, entre otros, las siguientes personas físicas o jurídicas:

2. Supuestos de infracciones en materia de Marina Civil:

- d. De las infracciones por contaminación del medio marino producidas desde buques, serán solidariamente responsables el naviero, el propietario, el asegurador de la responsabilidad civil y el capitán del buque. Si la infracción se comete desde plataformas fijas u otras instalaciones que en aguas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, serán solidariamente responsables el propietario de estas, el titular de la actividad empresarial, en su caso, y el asegurador de la actividad. Los sujetos responsables citados están solidariamente obligados a reparar el daño causado, y la pudiendo la Administración competente podrá ejecutar o encomendar a su costa las operaciones necesarias, con carácter de urgencia, para preservar el medio ambiente.
3. Las disposiciones sobre infracciones y sanciones en materia de Marina Civil no se aplican a las personas no nacionales, embarcadas a bordo de buques extranjeros, aunque estén en zonas sometidas a la jurisdicción española, si el hecho afecta exclusivamente al orden interior del buque y hubieran participado en él sólo súbditos extranjeros. En estos casos, las autoridades españolas se

limitarán a prestar a los capitanes y cónsules del país de la bandera los auxilios que soliciten y sean procedentes según el Derecho Internacional.

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