



La Dirección General de la Marina Mercante

Organización y Servicios



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE FOMENTO

La Dirección General de la Marina Mercante

Organización y Servicios



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE FOMENTO

DIRECCIÓN GENERAL
DE LA MARINA
MERCANTE

2010

Índice

	Página
Prólogo	5
Introducción	7
Organización	11
Ministerio de Fomento	13
Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima	14
Dirección General de la Marina Mercante	15
<i>Servicios Centrales</i>	16
<i>Administración Periférica</i>	18
Actuaciones por área de gestión	23
Registro de buques	25
Despacho de buques	35
Seguridad marítima y contaminación	40
Titulaciones y formación marítima	48
Inspección de buques	60
Expedientes sancionadores	82
Gestión de tasas	84
Anexos	91
Guía de teléfonos y direcciones	93
Relación de procedimientos por área de gestión	99
Relación de normativa por área de gestión	110
Glosario de términos	123

Prólogo

La información y la formación de los empleados públicos son dos de los pilares que permiten conseguir mejoras tangibles en la eficacia y gestión de las Administraciones. Hoy en día, la modernización de la gestión tiene como objetivo principal mejorar la calidad de los servicios ofrecidos a sus clientes: los ciudadanos. Sólo partiendo de esta premisa se logrará una Administración Pública más eficiente y eficaz.

*En este contexto, la Dirección General de la Marina Mercante se ha enfrentado al reto de adaptar y mejorar sus procedimientos de gestión mediante el desarrollo de un **Programa Estratégico de Simplificación de los Procedimientos Administrativos**, que ha impulsado un proceso de cambio orientado a mejorar su gestión interna con un doble objetivo: unificar los criterios de actuación en todas las unidades administrativas de la Dirección General y simplificar los procedimientos.*

*Como parte esencial del citado Programa, se ha abordado un ambicioso proyecto de **Racionalización y Simplificación de los Procedimientos Administrativos**, el cual ha compilado los procedimientos derivados de las funciones que la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante atribuye a esta Administración Marítima, mediante un desarrollo exhaustivo y racional de los mismos. Uno de los principales resultados del proyecto son los **Manuales de Tramitación** de los procedimientos de la Organización, que permiten homogeneizar la actuación de la Administración Marítima con criterios de racionalización, simplificación y eficacia, y que proporcionan a los empleados públicos de las Capitanías y Distritos Marítimos la herramienta necesaria para solventar las posibles dudas que puedan surgir en el desarrollo de sus funciones.*

*Continuando en esta misma línea, la Dirección General de la Marina Mercante ha establecido como una de sus prioridades actuales el desarrollo de este documento de **Organización y Servicios de la Dirección General de la Marina Mercante**, dirigido a todos sus empleados públicos. Dicha publicación nace con la voluntad de mostrar una visión completa y estructurada de la misión y actividades de la Dirección General, caracterizada por su estructura central y periférica y por su extensa cobertura geográfica, que hace inevitable la necesidad de un documento que difunda los contenidos mínimos adecuados que permitan dar a conocer la Organización.*

Introducción

El Estado tiene la competencia exclusiva sobre la Marina mercante y el abanderamiento de buques, y así lo recoge la Constitución Española en su artículo 149.1. **En concreto, la ordenación general de la navegación marítima y de la flota civil**, en los términos establecidos en la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, es competencia del Ministerio de Fomento, **que la ejerce a través de la Dirección General de la Marina Mercante**, órgano directivo del Ministerio, con la excepción de aquella relacionada con la actividad de la flota pesquera y la ordenación del sector pesquero y con la actividad inspectora en estos mismos ámbitos, correspondiente al Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino.

La política de la Marina Mercante debe dirigirse hacia los objetivos definidos en el artículo 74 de la Ley 27/1992, siguiendo las directrices marcadas por la Constitución Española: *«la Administración Pública sirve con objetividad los intereses generales y actúa de acuerdo con los principios de eficacia, jerarquía, descentralización, desconcentración y coordinación, con sometimiento pleno a la Ley y al Derecho»*. Tales objetivos son los **que se indican a continuación**:

- **La tutela de la seguridad de la vida humana en la mar.**
- **La tutela de la seguridad de la navegación marítima.**
- **La tutela de la seguridad marítima.**
- **La protección del medio ambiente marino.**
- **La existencia de los servicios de transporte marítimo que demanden las necesidades del país.**
- **El mantenimiento de las navegaciones de interés público.**

Las citadas competencias y objetivos han impulsado la **evolución de la estructura de la Dirección General de la Marina Mercante a lo largo del tiempo**, todo ello como consecuencia de la voluntad de cubrir las necesidades y dar respuesta a las empresas y a la ciudadanía con la mayor responsabilidad, eficiencia, eficacia y calidad posible, logrando así un mayor acercamiento a los sectores sociales y económicos relacionados con el medio marino.

La Ley 27/1992 regula una primera reorganización y modernización de la Administración Marítima, tanto a nivel central (Dirección General de la Marina Mercante), como a nivel periférico (Capitanías Marítimas), en concordancia con la necesaria especialización que demanda la complejidad técnica del tráfico marítimo civil. A través del Real Decreto 1246/1995, de 14 de julio, el Gobierno regula la constitución y creación de **las Capitanías Marítimas**, siendo hasta este momento las Comandancias y Ayudantías Militares de Marina, dependientes del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, los órganos periféricos que tenían asignadas funciones en materia de Marina Mercante. Con la entrada en vigor del Real Decreto, las Comandancias y Ayudantías Militares de Marina cesaron, sin merma de sus atribuciones en el ámbito militar, en el ejercicio de las funciones que en materia de Marina Mercante venían desempeñando y que pa-

Las competencias que tiene el Estado sobre la **ordenación de la navegación marítima y de la flota civil** las ejerce a través de la **Dirección General de la Marina Mercante**

En una primera ordenación de la Administración Marítima se crean las **Capitanías Marítimas de primera, segunda y tercera categoría**

saron a ser ejercidas por las nuevas Capitanías, suponiendo la definitiva separación de la gestión administrativa de la marina civil y de la marina de guerra.

Este Real Decreto, actualmente derogado, constituía y clasificaba las Capitanías, fijaba los requisitos y el procedimiento para la posible creación futura de otras Capitanías distintas de las recogidas en su Anexo, y especificaba las funciones que correspondía ejercer a los Capitanes Marítimos, que se hallan reguladas de forma genérica en el artículo 88 de la citada Ley 27/1992. **Las nuevas Capitanías**, dependiendo del volumen y de las condiciones de tráfico marítimo de su puerto de adscripción, **fueron clasificadas en primera, segunda y tercera categoría**. Las de primera ejercían la supervisión y dirección de las correspondientes de segunda y tercera, de acuerdo con la adscripción geográfica que figuraba en el Anexo del Real Decreto 1246/1995.

Esta estructura ha funcionado con notable eficacia, constituyendo un modelo administrativo que se ha caracterizado por su capacidad de respuesta en orden a la consecución, tanto de los objetivos encomendados a la Administración Marítima por el vigente ordenamiento jurídico, como en el cumplimiento de las obligaciones de carácter internacional asumidas en el ámbito marítimo por la Administración General del Estado.

No obstante, la evolución de las tecnologías y de las condiciones en las que se desarrolla el tráfico marítimo que han exigido mayor atención, tanto nacional, como internacional, a todos los problemas que puedan afectar a la seguridad marítima, la navegación y la vida humana en la mar, y la necesidad de implantar nuevos mecanismos que garanticen, en la medida de lo posible, la protección del medio ambiente marítimo, hicieron aconsejable la modificación de la estructura organizativa periférica de la Administración Marítima para cubrir los siguientes objetivos:

1. Lograr una flexibilización de la estructura periférica marítima para utilizar de la mejor manera los medios materiales y personales con que cuenta la Administración.
2. Potenciar la figura del Capitán Marítimo mediante el refuerzo de las funciones de dirección y coordinación que le corresponden en el ámbito de las Capitanías.

En este sentido, se optó por una reorganización de su Administración Marítima Periférica mediante el establecimiento de una **nueva ordenación y estructura** de las Capitanías, regulado **a través del Real Decreto 638/2007, de 18 de mayo**, por el que **se regulan las Capitanías Marítimas y los Distritos Marítimos**. Se procede, por lo tanto, a la supresión de las Capitanías de segunda y tercera categoría, de forma que existe únicamente un tipo de Capitanías. **El lugar de las antiguas Capitanías de segunda y tercera categoría es ocupado por los Distritos Marítimos** (Distritos en adelante), órganos cuya creación ya estaba prevista por la disposición final segunda, apartado primero, de la Ley 27/1992, y que se configuran como órganos desconcentrados, con los que se pretende atender las necesidades puntuales del sector marítimo, concentrando en las Capitanías el tratamiento y los medios precisos para hacer frente a los problemas y las necesidades más importantes existentes en su ámbito geográfico competencial. Estos cambios han supuesto además un desarrollo más exhaustivo de las funciones que tienen asignadas los Capitanes Marítimos y un cambio en la estructura interna a nivel funcional de las propias Capitanías.

En definitiva, **la complejidad de las competencias** que le corresponden a la Dirección General de la Marina Mercante, **así como el elevado número de unidades periféricas, impulsan la redacción de una publicación como instrumento de difusión de su organización, servicios y funciones** entre los empleados públicos actuales y futuros de la Dirección General, aspecto clave en un entorno cambiante de la Organización.

Este nuevo concepto de Administración Marítima está alineado con su **Programa Estratégico de Simplificación de la Gestión Administrativa**, que tiene como objetivo la reducción de los trámites burocráticos, la estandarización y racionalización de los procedimientos y, por supuesto, el acercamiento de la Administración al ciudadano. Desde el año 2005, la Dirección General está realizando un esfuerzo continuo por simplificar y homogeneizar su gestión interna. Prueba de ello son los trabajos de elaboración de los procedimientos administrativos de los diferentes ámbitos funcionales de actuación de la Marina Mercante:

En una segunda ordenación de la estructura de la Administración periférica, **se regulan las Capitanías Marítimas y los Distritos Marítimos**. El lugar de las antiguas Capitanías de segunda y tercera categoría es ocupado por los Distritos

- Registro de Buques.
- Despacho de Buques.
- Titulaciones y Formación Marítima.
- Inspección de Buques.
- Seguridad Marítima.
- Expedientes Sancionadores.
- Gestión de Tasas.

Por último, y como contextualización de los cometidos de la Dirección General, se recogen, a continuación, las **competencias de Marina Mercante** reguladas en la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

COMPETENCIAS DE MARINA MERCANTE

- La actividad de transporte marítimo, exceptuando el que se lleva a cabo exclusivamente entre puertos o puntos de una misma Comunidad Autónoma, que tenga competencias en esta materia, sin conexión con puertos o puntos de otros ámbitos territoriales.
- 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, incluyendo la habilitación para el ejercicio del servicio de practicaje y la determinación de los servicios necesarios de remolque portuario, así como la disponibilidad de ambos en caso de emergencia.
- El salvamento marítimo, en los términos previstos en la Ley 27/1992.
- La prevención de la contaminación producida desde buques, plataformas fijas y otras instalaciones que se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción y la protección del medio ambiente marino.
- La inspección técnica y operativa de buques, tripulaciones y mercancías.
- La ordenación del tráfico y las comunicaciones marítimas.
- El control de situación, abanderamiento y registro de buques civiles, así como su despacho, sin perjuicio de las preceptivas autorizaciones previas que correspondan a otras Autoridades.
- La garantía del cumplimiento de las obligaciones en materia de defensa nacional y protección civil en la mar.
- Cualquier otro servicio marítimo atribuido a la Administración regulada en el Capítulo III del Título III de la Ley 27/1992.

Organización

Con carácter previo a la definición de las actuaciones de las áreas de gestión de la Dirección General de la Marina Mercante, y con el fin de proporcionar una visión global, tanto de su composición interna, como de su adscripción al Ministerio de Fomento, se detalla su **marco organizativo completo**.

MINISTERIO DE FOMENTO

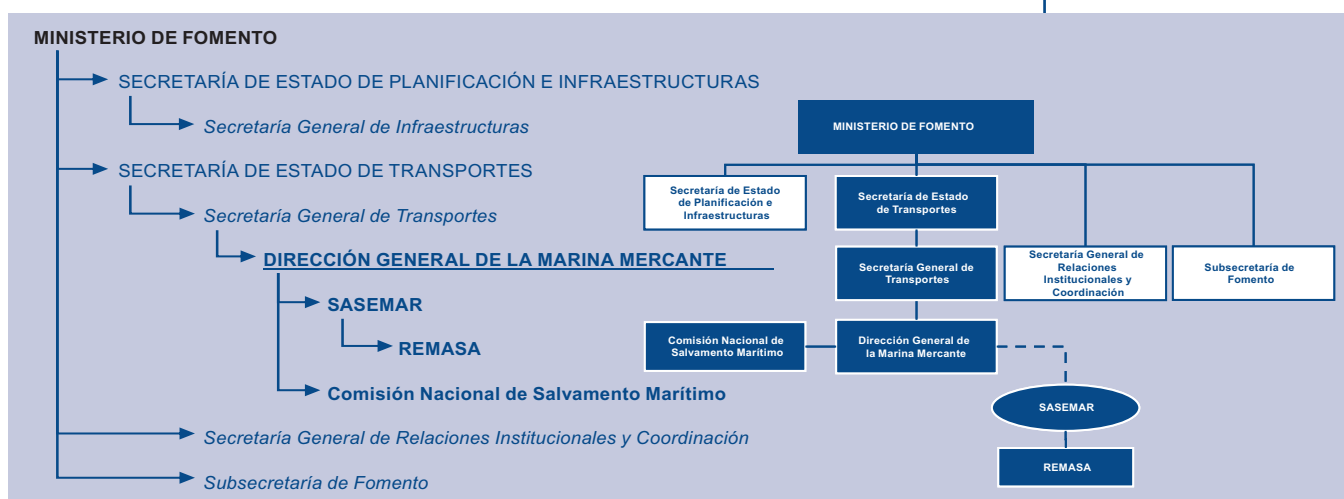
La **dirección General de la Marina Mercante se encuentra adscrita al Ministerio de Fomento**, través de la Secretaría General de Transportes, dependiente, a su vez, de la Secretaría de Estado de Transportes. Por lo tanto, las funciones relativas a Marina Mercante forman parte de las **actuaciones encomendadas al Ministerio**, órgano encargado en definitiva de:

- La propuesta y ejecución de la política del Gobierno en materia de infraestructuras y de transporte terrestre, aéreo y marítimo de competencia estatal, y el control, la ordenación y la regulación administrativa de los servicios de transporte correspondientes.
- La ordenación y superior dirección de todos los servicios postales y telegráficos.
- El impulso y dirección de los servicios estatales relativos a astronomía, geodesia, geofísica y cartografía.
- La planificación y programación de las inversiones relativas a las infraestructuras y los servicios mencionados.

Para ello, **el Ministerio se estructura en los siguientes órganos**, dependientes directamente de su Titular:

- La Secretaría de Estado de Planificación e Infraestructuras, de la que depende la Secretaría General de Infraestructuras, con rango de subsecretaría.
- La **Secretaría de Estado de Transportes**, de la que depende la **Secretaría General de Transportes**, con rango de subsecretaría, y donde se encuadra la **Dirección General de la Marina Mercante**. Asimismo, están adscritos a la Secretaría General de Transportes la entidad pública empresarial Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (**SASEMAR**) y la **Comisión Nacional de Salvamento Marítimo**, ambos a través de la Dirección General de la Marina Mercante. A su vez, SASEMAR posee el 100% del capital social de la Sociedad Remolques Marítimos, S.A. (REMASA).
- La Secretaría General de Relaciones Institucionales y Coordinación, con rango de subsecretaría.
- La Subsecretaría de Fomento.

La **Dirección General de la Marina Mercante se encuentra adscrita al Ministerio de Fomento** a través de la Secretaría General de Transportes



Las competencias de cada uno de los órganos descritos se encuentran regulados en la propia Ley 27/1992:

- La **Dirección General de la Marina Mercante** es el órgano competente para la ordenación general de la navegación marítima y de la flota civil española (artículo 86).
- La **Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, o Salvamento Marítimo**, tiene la competencia para la prestación de servicios de búsqueda, rescate y salvamento marítimo, de control y ayuda del tráfico marítimo, de prevención y lucha contra la contaminación del medio marino, de remolque y embarcaciones auxiliares, así como la de aquellos complementarios de los anteriores (artículo 90).
- La **Comisión Nacional de Salvamento Marítimo** actúa como órgano de coordinación para facilitar la participación de las Comunidades Autónomas competentes en la materia, así como de las Ciudades de Ceuta y Melilla, en la planificación del salvamento de la vida humana en la mar y de sus programas de desarrollo, y en el seguimiento de los objetivos comprendidos en todos ellos (artículo 87.4).

A continuación, se describen en detalle la organización y funciones de la Dirección General de la Marina Mercante y Salvamento Marítimo. Por su parte, la Comisión Nacional de Salvamento no requiere este mayor detalle, únicamente señalar que su composición y funciones se encuentran desarrolladas en el Real Decreto 1217/2002, de 22 de noviembre.

SOCIEDAD DE SALVAMENTO Y SEGURIDAD MARÍTIMA (SASEMAR)

La **Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima** es una **entidad pública empresarial** y se encuentra adscrita a la Secretaría General de Transportes del Ministerio de Fomento, a través de la Dirección General de la Marina Mercante. Salvamento Marítimo se crea en 1992 y entra en funcionamiento en 1993.

El **objeto** de la Entidad, como se ha comentado anteriormente, se encuentra regulado en el artículo 90 de la Ley 27/1992, y **consiste en la prestación de servicios de búsqueda, rescate y salvamento marítimo, de control y ayuda del tráfico marítimo, de prevención y lucha contra la contaminación del medio marino, de remolque y embarcaciones auxiliares**, así como la de aquellos complementarios de los anteriores. Además, la Organización Marítima Internacional ha asignado a España la responsabilidad en materia de seguridad marítima, salvamento de la vida humana en la mar y protección del medio ambiente marino en una superficie marina de un millón y medio de kilómetros cuadrados, lo que equivale a tres veces el territorio nacional.

La Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima da respuesta a todas las emergencias que pueden surgir en la mar. Para ello, **cuenta con 1 Centro Nacional de Coordinación de Salvamento sito en Madrid y 20 Centros de Coordinación de Salvamento distribuidos a lo largo de la costa**, para coordinar los medios humanos y materiales, tanto propios como otros pertenecientes a otras instituciones y organismos colaboradores regionales, locales o internacionales. Las **funciones** de dichos Centros son:

- El salvamento de la vida humana en la mar.
- La prevención y lucha contra la contaminación marina.
- La vigilancia y control del tráfico marítimo.
- El apoyo e información tanto a la Administración Marítima, como a otras Administraciones e Instituciones.

Para acometer dichas funciones, Salvamento Marítimo dispone de una flota que está compuesta por buques polivalentes, remolcadores, embarcaciones de intervención rápida, embarcaciones menores, helicópteros y aviones.



SASEMAR presta servicios de **búsqueda, rescate y salvamento marítimo, de control y ayuda del tráfico marítimo, de prevención y lucha contra la contaminación del medio marino y de remolque y embarcaciones auxiliares**

Además, SASEMAR posee el 100% del capital social de la **Sociedad Remolques Marítimos, S.A. (REMASA)**, cuyo objeto social lo constituyen las operaciones de remolque en todos los puertos españoles, así como las asistencias, salvamentos, remolques y lucha contra la contaminación en las costas españolas, alta mar o en puertos extranjeros, conforme a las normas vigentes. Asimismo, forma parte de su objeto social proveer de toda suerte de suministros a toda clase de embarcaciones sin discriminación de banderas y puertos, así como el despacho de buques y mercancías, el armamento y fletamento de buques y, en general, cuanto se relacione con la navegación.

En la actualidad, REMASA realiza la operación de los medios marítimos que dispone SASEMAR, aporta las tripulaciones y el mantenimiento de los buques y embarcaciones.

DIRECCIÓN GENERAL DE LA MARINA MERCANTE

La **Dirección General de la Marina Mercante (DGMM en adelante)** es el órgano competente para la ordenación general de la navegación marítima y de la flota civil española, bajo la superior dirección de la Secretaría General de Transportes del Ministerio, y ejerce las funciones en los términos establecidos en la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, tal y como se ha comentado anteriormente.

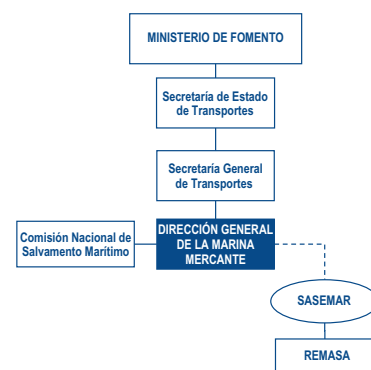
Las **competencias** de la DGMM se pueden concretar, de forma resumida, en las siguientes:

- Ordenación general de la navegación marítima y de la flota civil española.
- Ordenación y ejecución de las inspecciones y controles técnicos, radioeléctricos, de seguridad y prevención de la contaminación.
- Otorgamiento de concesiones y autorizaciones de servicios de navegación marítima y funciones relacionadas con el régimen tarifario.

Para el ejercicio de sus competencias, la DGMM tiene encomendadas las siguientes **funciones**, tal y como regula el artículo 10 del Real Decreto 1037/2009, de 29 de junio, por el que se modifica y desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Fomento:

- a) La ordenación y control del tráfico marítimo, incluido el establecimiento y aplicación del régimen tarifario y de prestación de servicios marítimos y la propuesta de establecimiento de obligaciones de servicio público; la elaboración de estudios de transporte marítimo; el despacho, registro y abanderamiento de buques civiles; el auxilio, salvamento, remolque, hallazgos y extracciones marítimas y la ejecución y control de la normativa de protección marítima, la seguridad de la navegación y el salvamento de la vida humana en la mar; el fomento de la actividad náutica de recreo, la participación en la Comisión de Faros u otros instrumentos de colaboración institucional en materia de señalización marítima, la coordinación de las emergencias marítimas y la activación de los equipos de evaluación de emergencias y el seguimiento y control de su actividad, así como de su formación y adiestramiento.
- b) El registro y control del personal marítimo civil y de la composición mínima de las dotaciones de los buques civiles, así como la determinación de las condiciones generales de idoneidad, profesionalidad y titulación para formar parte de las tripulaciones de los buques civiles españoles, sin perjuicio de las competencias que corresponden al Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino.
- c) La prevención y lucha contra la contaminación marina procedente de buques, embarcaciones y plataformas fijas, así como la limpieza de las aguas marinas.
- d) La determinación del equipamiento mínimo de que deban ir provistos los buques y embarcaciones en función de los Convenios SOLAS, MARPOL y demás normas internacionales, supranacionales o nacionales derivadas de aquéllos; la ordenación y ejecución de las inspecciones y controles técnicos, estructurales y de equipamiento de los buques civiles españoles, de los que se encuentran en construcción en España o en el extranjero y de los extranjeros cuando así se autorice por acuerdo internacional, en cumpli-

REMASA realiza fundamentalmente la operación de los medios marítimos de SASEMAR



La competencia para la ordenación general de la navegación marítima y de la flota civil española le corresponde a la Dirección General de la Marina Mercante

miento de la normativa mencionada; las inspecciones como Estado rector del puerto, y la supervisión de los sistemas de comunicaciones marítimas de acuerdo con los convenios internacionales, así como la realización de auditorías a las organizaciones reconocidas y autorizadas como entidades colaboradoras en materia de inspección marítima.

- e) La elaboración y propuesta de la normativa sectorial, en especial la derivada de regulaciones comunitarias o de organizaciones internacionales, el asesoramiento jurídico interno y la tramitación de expedientes sancionadores. La coordinación de la actividad internacional de la DGMM, especialmente en lo relacionado con la Comunidad Europea y la Organización Marítima Internacional.
- f) La elaboración de la propuesta de anteproyecto de presupuestos y la gestión y tramitación de los créditos y gastos asignados al órgano directivo y la gestión de asuntos relativos a la contratación, así como la dirección, coordinación y control de las Capitanías, sin perjuicio de las competencias de otros órganos superiores o directivos del Ministerio de Fomento y en coordinación con ellos; la implantación de las aplicaciones informáticas para la gestión de los Servicios Centrales y periféricos de la Dirección General.

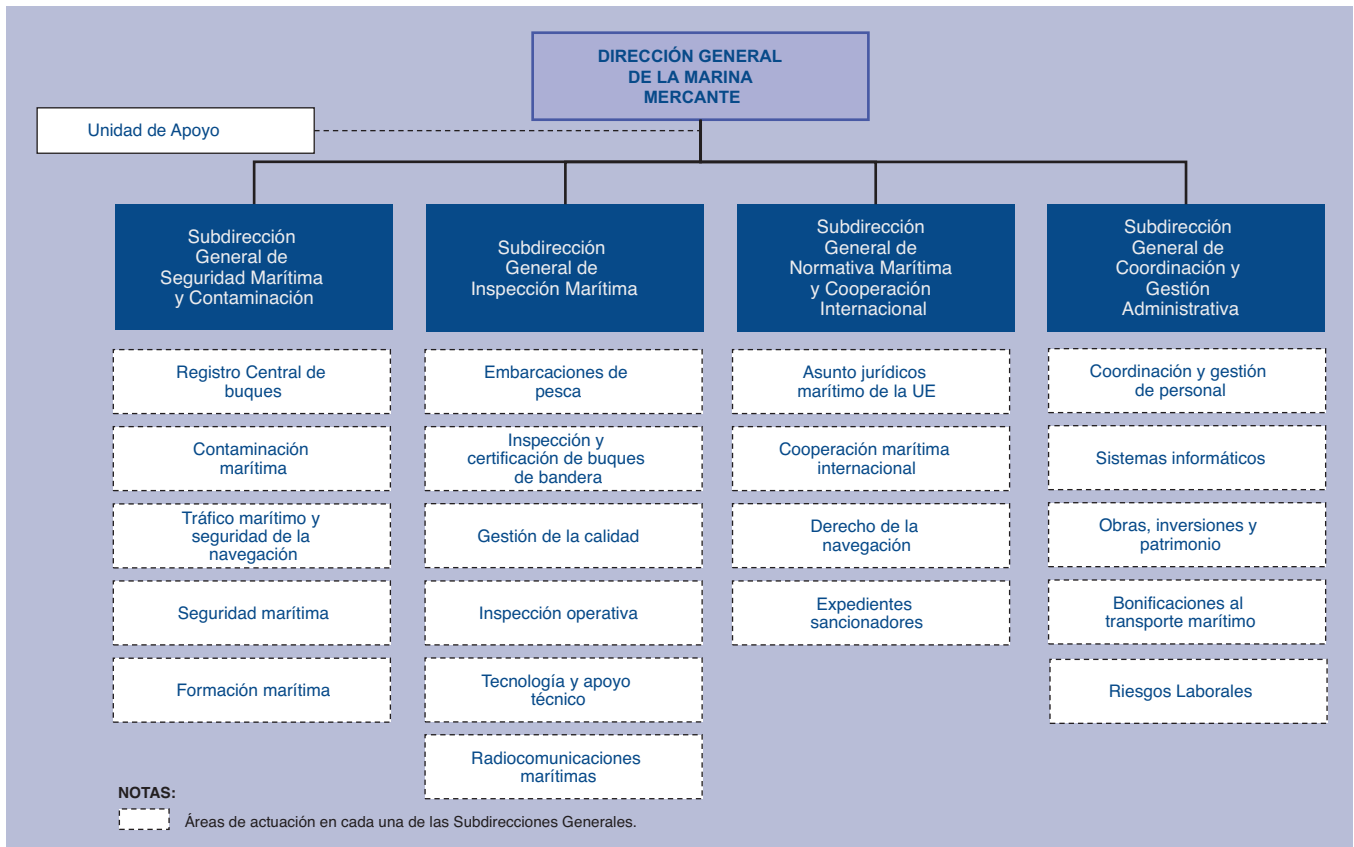
Para el desarrollo de las citadas funciones, la Dirección General cuenta con los Servicios Centrales y con su Administración Periférica, de la que forman parte las Capitanías y los Distritos.

Servicios Centrales

Para dar respuesta a las funciones que tiene encomendadas, **los Servicios Centrales de la Dirección General se estructuran en cuatro Subdirecciones Generales y una Unidad de Apoyo**, como órgano de asesoramiento de la Dirección. De cada una de las Subdirecciones dependen diferentes áreas de actuación, que, en última instancia, ejercen las funciones necesarias para cubrir todas las competencias asignadas.

Como se puede apreciar, el organigrama de la DGMM obedece a las funciones citadas y a una estructura departamental por asuntos o materias:

Las cuatro Subdirecciones Generales de la DGMM cubren todos los ámbitos de actuación en materia de ordenación de la navegación marítima y de la flota civil española



Las funciones que desarrollan cada una de las Subdirecciones Generales son las siguientes:

Subdirección General de Seguridad Marítima y Contaminación

- Las relacionadas con la seguridad de la vida humana en el mar y de la navegación.
- Salvamento de la vida humana y limpieza de aguas marítimas y lucha contra la contaminación, en los términos del plan nacional de servicios especiales de salvamento de la vida humana en el mar y de la lucha contra la contaminación del medio marino.
- Control de la situación, registro y abanderamiento de buques civiles, así como la regulación de su despacho, auxilio, salvamento, remolque, hallazgos y extracciones marítimas.
- Ordenación y control del tráfico marítimo.
- Registro y control del personal marítimo civil, control de la composición mínima de las dotaciones de los buques civiles y determinación de las condiciones generales de idoneidad, profesionalidad y titulación para formar parte de las dotaciones de los buques civiles españoles.
- Participación en la Comisión de Faros u otros instrumentos de colaboración institucional en materia de señalización marítima, a efectos de contribuir a la determinación de las características técnicas y el funcionamiento operativo y correcta ubicación de las señales ya la coordinación de los sistemas de señalización marítima entre sí y con otros sistemas de ayuda a la navegación activa.

Subdirección General de Inspección Marítima

- Ordenación y ejecución de las inspecciones y controles técnicos, radioeléctricos, de seguridad y de prevención de la contaminación de los buques civiles españoles, de los que se encuentran en construcción en España y de los extranjeros cuando así se autorice por acuerdos internacionales.
- Aprobación y homologación de aparatos y elementos de los buques o de los materiales y equipos de los mismos.

Subdirección General de Normativa Marítima y Cooperación Internacional

- Incoación, tramitación y propuesta de resolución de los expedientes sancionadores en el ámbito marítimo por la comisión de infracciones tipificadas en el Título IV de la Ley 27/1992.
- Funciones relacionadas con el régimen tarifario y de prestación de toda clase de servicios marítimos, incluida la propuesta de establecimiento de obligaciones de servicio público.
- Apoyo jurídico a la DGMM y elaboración y propuesta normativa.
- Coordinación de las relaciones internacionales en las materias propias de la ordenación general de la navegación marítima y de la flota civil española, y coordinación y dirección de la representación de la DGMM ante los organismos y comisiones internacionales.





Las **Capitanías y Distritos** son los órganos que **conforman la Administración Periférica** de la DGMM

Subdirección General de Coordinación y Gestión Administrativa

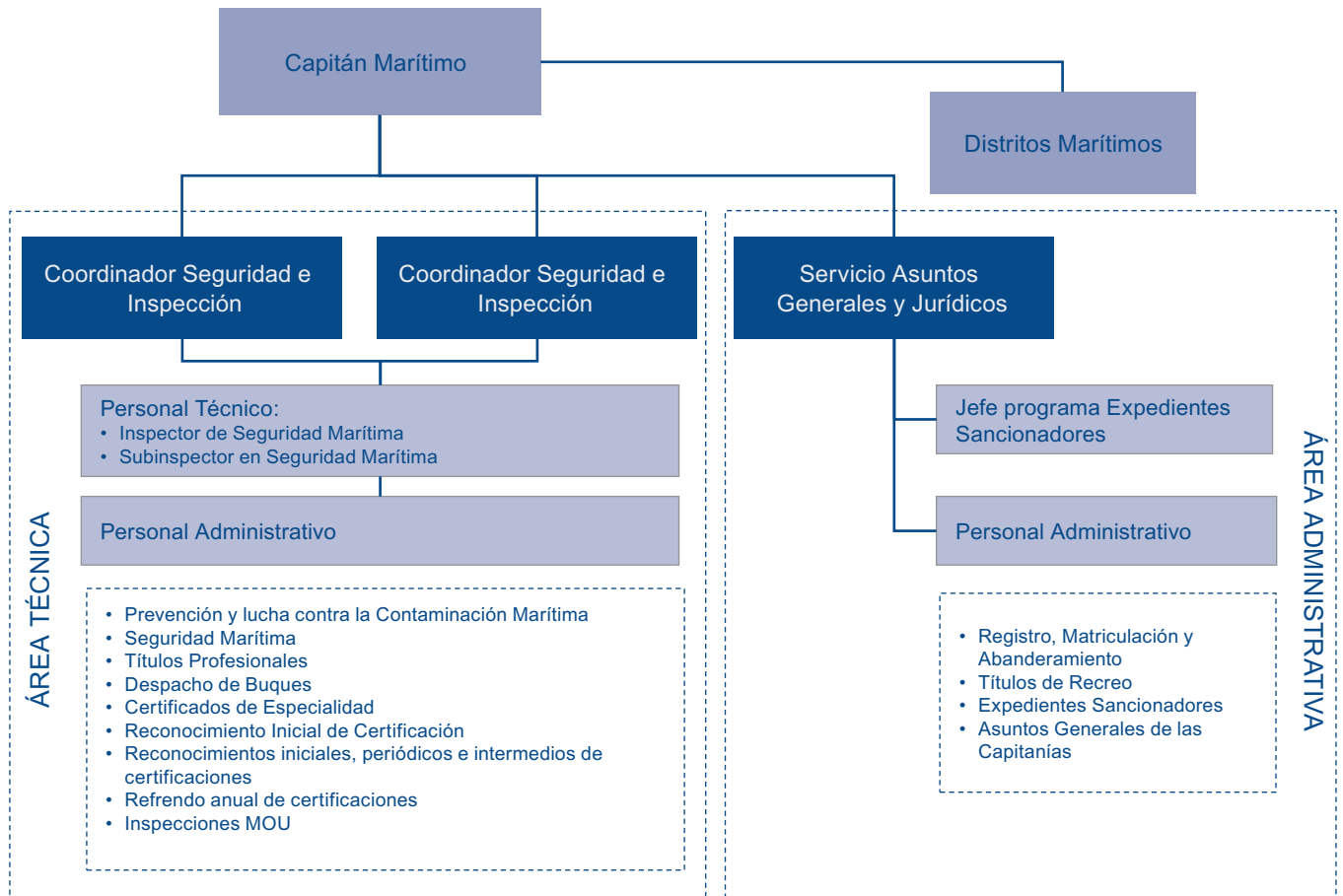
Ejercicio de las funciones relativas a la gestión de personal, informática y régimen patrimonial, económico, financiero y presupuestario y, en particular, las siguientes:

- Coordinación con las Capitanías.
- Gestión de los asuntos económico-administrativos y patrimoniales, preparación del anteproyecto de presupuesto y de los programas de inversiones y confección de la contabilidad.
- Tramitación de los asuntos relativos al personal funcionario y laboral, vigilancia del régimen interior e inspección del funcionamiento del personal y de los servicios.

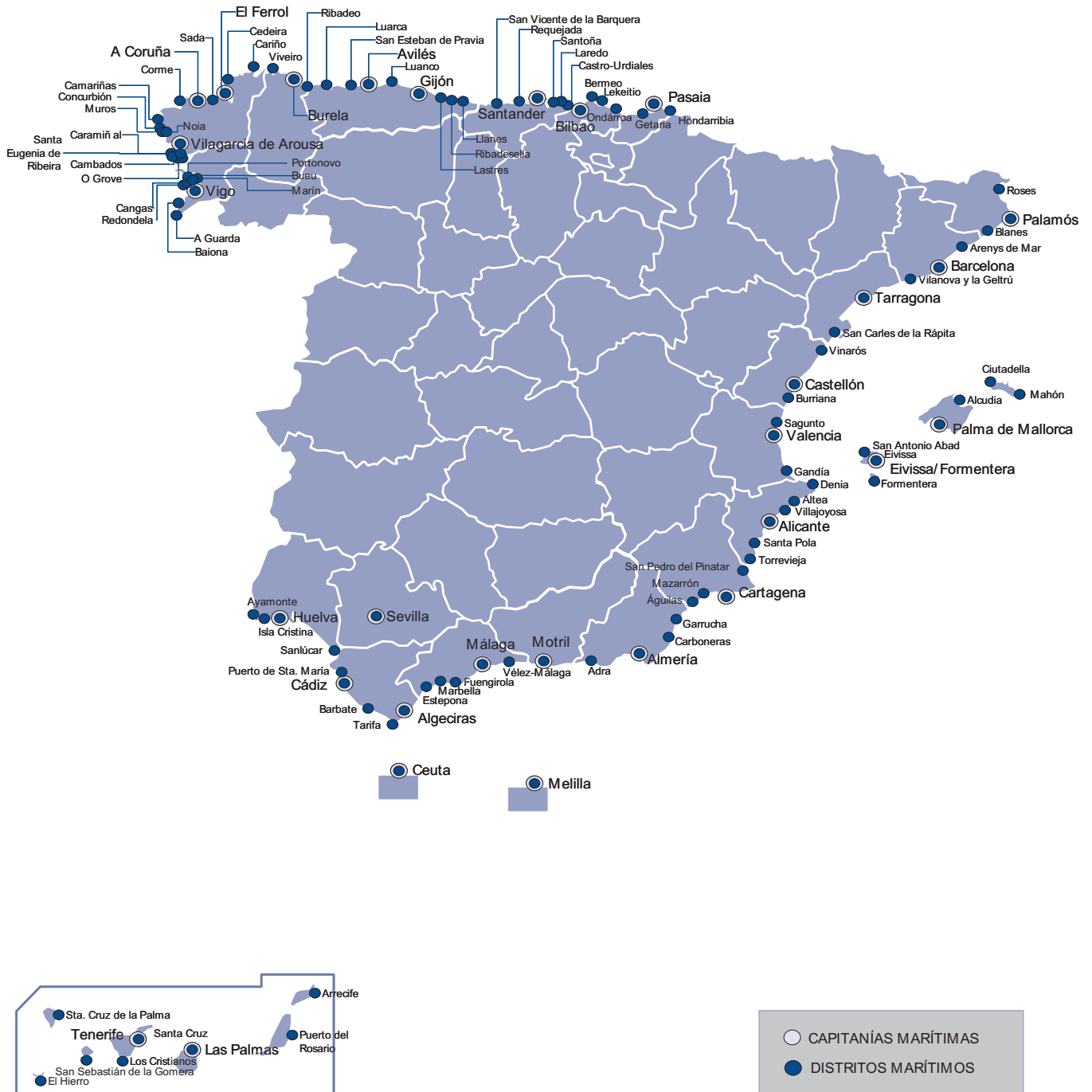
Administración Periférica

Actualmente, la Administración Periférica **se clasifica en Capitanías Marítimas y Distritos Marítimos en virtud del Real Decreto 638/2007**, de 18 de mayo, por el que se regulan las Capitanías Marítimas y los Distritos Marítimos. Este Real Decreto establece una nueva ordenación y estructura de las Capitanías, la creación y regulación de los Distritos y la fijación de los requisitos, funciones y el procedimiento para la creación y supresión de los órganos periféricos. Esto supone la **modificación de la estructura existente hasta entonces**, organizada en Capitanías de primera, segunda y tercera categoría (Real Decreto 1246/1995). Se procede a la supresión de tales categorías y se crea en el lugar de las de segunda y tercera los Distritos, órganos ya previstos en la disposición final segunda, apartado primero, de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.

El organigrama de una Capitanía obedece a la siguiente estructura:



Así, conforme al nuevo Real Decreto 638/2007, el número de Capitanías asciende a un total de 30 y el de los Distritos a 108. A continuación, se muestra en el mapa la distribución territorial actual de las Capitanías y Distritos:



En la siguiente tabla, se recogen los hitos más importantes del Real Decreto 638/2007, de 18 de mayo, por el que se regulan las Capitanías Marítimas y los Distritos Marítimos:

REAL DECRETO 638/2007 POR EL QUE SE REGULAN LAS CAPITANÍAS MARÍTIMAS Y LOS DISTRITOS MARÍTIMOS	
Cuestiones generales	<p><i>Dependencia orgánica:</i></p> <p>Las Capitanías y Distritos dependen orgánica y funcionalmente del Ministerio de Fomento, a través de la Dirección General de la Marina Mercante.</p>
	<p>La <i>Administración Periférica</i> se estructura en:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Capitanías Marítimas. • Distritos Marítimos.
	<p><i>Organización</i> de las Capitanías y Distritos:</p> <p>La distribución de las Capitanías se establecerá de forma que la atribución de sus cometidos cubra los siguientes ámbitos funcionales:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ordenación de la navegación. • Seguridad marítima. • Prevención y lucha contra la contaminación del medio marino. • Asuntos generales, jurídicos y expedientes sancionadores.
	<p><i>Ámbito geográfico</i> de competencias de las Capitanías y Distritos (Anexo del Real Decreto 638/2007):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zona de la ribera del mar y espacios terrestres en los que se encuentren instalaciones o se realicen actividades cuya autorización, control o inspección corresponda a la Capitanía. • Aguas marítimas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción comprendidas entre las líneas de rumbo que parten hacia el mar desde los puntos del territorio citados en el párrafo anterior, así como las aguas adyacentes a las islas situadas entre dichas líneas. • Desembocaduras de los ríos y sus aguas hasta donde se haga sensible el efecto de las mareas, así como tramos navegables de los ríos hasta donde existan puertos de interés general.
	<p><i>Funciones de inspección:</i></p> <p>El Ministerio de Fomento realizará la ordenación y ejecución de las inspecciones de los buques a través de la DGMM y de las Capitanías, bajo la supervisión del Capitán Marítimo.</p> <p>Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo anterior, los Jefes de Distrito podrán realizar directamente las actividades de inspección, en el ámbito geográfico de la Capitanía de la que dependan, en las siguientes condiciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Los Jefes de Distrito podrán realizar, de acuerdo con las instrucciones que al efecto impartan los Capitanes Marítimos, actividades de inspección, siempre que estén en posesión de la titulación correspondiente con la actividad inspectora a realizar según lo dispuesto en el artículo 9 del Reglamento de inspección y certificación de buques civiles, aprobado por el Real Decreto 1837/2000, de 10 de noviembre, y con sujeción a los requisitos técnicos y operativos exigidos por dicha norma, de acuerdo con las instrucciones que al efecto les impartan los Capitanes Marítimos. • Asimismo, los Jefes de Distrito podrán realizar las inspecciones de buques extranjeros en puertos españoles siempre que reúnan los requisitos de titulación exigidos por el punto 2.1.B o 2.a y b del Anexo VII del Reglamento por el que se regulan las inspecciones de buques extranjeros en puertos españoles, aprobado por el Real Decreto 91/2003 de 24 de enero. • Además deberán acreditar que cumplen los requisitos a que se refieren los puntos 3 y 4 del citado Anexo. <p>Los responsables de las unidades administrativas de las Capitanías y los Jefes de Distrito podrán realizar las inspecciones que se regulan en el Real Decreto 1907/2000, de 24 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento sobre reconocimientos obligatorios para garantizar la seguridad de la navegación en determinados buques de pasaje, siempre que estén en posesión de la titulación correspondiente para la actividad inspectora a realizar, conforme a lo previsto en el artículo 9 del Reglamento de inspección y certificación de buques civiles.</p>
<p><i>Recursos administrativos:</i></p> <p>Las resoluciones y actos de trámite dictados por los Capitanes Marítimos y los Jefes de Distrito serán recurribles en vía administrativa, en los términos previstos en el artículo 107.1º de la Ley 30/1992 y será competente para resolver dichos recursos el Director General de la Marina Mercante.</p>	

Capitán Marítimo

El Capitán Marítimo:

- Ejerce la jefatura de todas las unidades administrativas dependientes directamente de la Capitanía, así como la dirección y coordinación de los Distritos integrados en el ámbito geográfico de la misma.
- Organiza las tareas encomendadas a la Capitanía.
- Dirige e impulsa las actividades inherentes a las funciones que desempeña.

Funciones de los Capitanes Marítimos:

- Las actuaciones que según la legislación vigente le corresponda asumir en materia de salvamento de la vida humana en la mar y de lucha contra la contaminación del medio marino, así como la coordinación con las Administraciones Públicas con competencia sobre esta materia.
- Las funciones que le correspondan de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 36 y 36 bis del Texto Refundido de la Ley de Aguas, aprobado por el Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio.
- La comunicación a la DGMM de todos aquellos siniestros, accidentes y sucesos que se produzcan en las aguas competencia de la Capitanía, así como la ejecución de las medidas que la DGMM le encomiende en dichas situaciones y la adopción de cuantas medidas de urgencia estime procedente para salvaguardar la seguridad marítima o prevenir la contaminación marítima.
- La solicitud a la autoridad judicial de las medidas necesarias para exigir al naviero o propietario del buque el cumplimiento de sus obligaciones en el caso de accidentes o circunstancias extraordinarias relacionadas con el buque o su navegación, así como recabar la colaboración de las Administraciones Públicas competentes por razón de la materia.
- La participación y la realización de las actuaciones que la Comisión encargada de la investigación de siniestros y sucesos marítimos pueda encomendarle.
- La prevención y control de los vertidos contaminantes procedentes de buques, plataformas fijas u otras instalaciones marítimas en las aguas comprendidas en el ámbito geográfico de competencia de la Capitanía.
- La prohibición o restricción de la navegación, para 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 tráfico prohibidos.
- La autorización de fondeo fuera de las aguas de servicio de los puertos de interés general.
- La aplicación y control de las prescripciones en materia de protección marítima a bordo de los buques.
- La resolución de los expedientes en materia de tripulaciones mínimas de seguridad para embarcaciones de eslora (L) inferior a 24 m.
- La propuesta, a la DGMM, de los sistemas de organización del tráfico marítimo y balizamientos en aguas situadas fuera de las zonas de servicio de los puertos necesarios para garantizar la seguridad marítima y de la navegación, así como la determinación de sus procedimientos de control.
- La propuesta de resolución a la DGMM de expedientes sobre exención de la obligatoriedad de la utilización del servicio de practicaje.
- La propuesta a las autoridades portuarias de 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 del cumplimiento de las normas de ordenación del tráfico marítimo.
- La propuesta a la autoridad portuaria competente del cierre del puerto por razones de protección interna, seguridad de la vida humana en el mar, seguridad en la navegación, seguridad marítima y lucha contra la contaminación del medio marino.
- Las funciones y cometidos que a los Capitanes Marítimos les atribuya la normativa marítima relativa a lugares de refugio, escalas de buques por motivos de seguridad marítima, las inspecciones de buques en el ámbito del Memorándum de París y el procedimiento sancionador, así como cualesquiera otras que le puedan serle atribuidas de conformidad con lo dispuesto en el artículo 88.3.g de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre.

Jefe de Distrito Marítimo*Funciones del Jefe de Distrito Marítimo:*

- La jefatura de las unidades administrativas que dependan de él, bajo la instrucciones del Capitán Marítimo.
- Las tareas y cometidos que el Capitán Marítimo le encomiende.
- Las actividades relacionadas con el registro y abanderamiento de buques y embarcaciones menores de 24 m de eslora, con excepción de las bajas por exportación y de la expedición de las patentes de navegación.
- El despacho de buques.
- Las funciones administrativas relativas al enrolamiento y desenrolamiento de los tripulantes de buques y embarcaciones y las relativas a los pasajeros o a las personas ajenas a la tripulación y al pasaje.
- La colaboración con las autoridades competentes en los puertos y en las 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, así como la cooperación con dichas Autoridades en materia de salvamento marítimo.
- Informe y propuesta a la Capitanía competente en orden a la adopción de las medidas de policía y sancionadoras por acciones u omisiones que puedan vulnerar los bienes jurídicos tutelados por la Administración Marítima.
- Tramitación de los expedientes de expedición, revalidación, canje, convalidación y renovación de títulos profesionales y de recreo.
- Las autorizaciones de 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.
- Cualquier otra que delegue en él el Capitán Marítimo.

Actuaciones por áreas de gestión

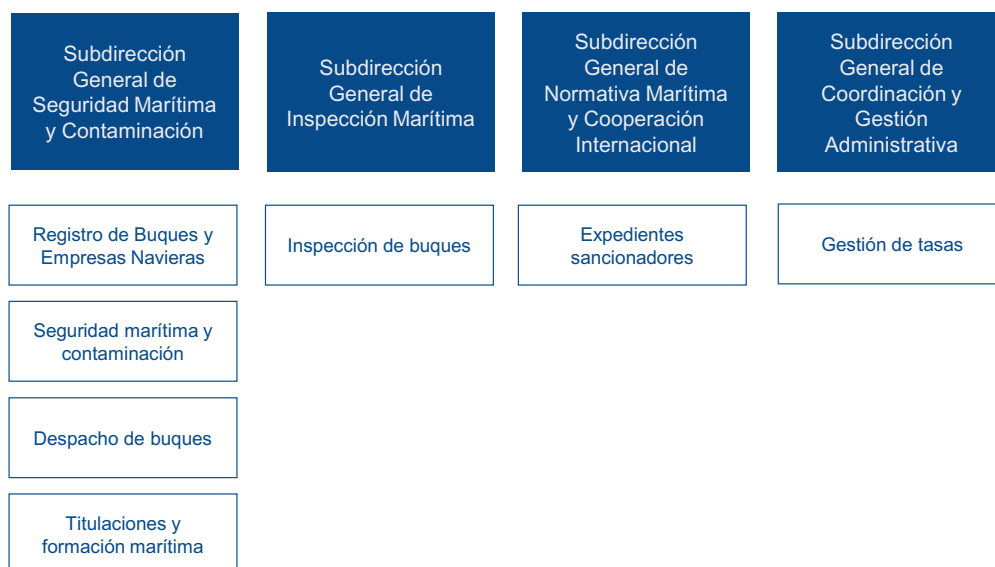
La Dirección General de la Marina Mercante realiza sus funciones básicas en torno a siete áreas de actuación, definidas a partir de los servicios que presta a las empresas y ciudadanos, y que han servido de base para la agrupación de sus procedimientos administrativos:

- a) Registro de buques.
- b) Despacho de buques.
- c) Seguridad marítima y contaminación.
- d) Titulaciones y formación marítima.
- e) Inspección de buques.
- f) Expedientes sancionadores.
- g) Gestión de tasas.

En las páginas siguientes se detallan cada una de las citadas áreas de gestión. El estudio más pormenorizado de dichas áreas se encuentra recogido en los Manuales de Tramitación de los procedimientos disponibles en la Intranet de la DGMM.

A continuación, se indica la distribución de las áreas de gestión en cada una de las Subdirecciones Generales que tienen atribuidas las competencias:

DISTRIBUCIÓN DE LAS ÁREAS DE GESTIÓN EN LA ESTRUCTURA ORGANIZATIVA DE LA DGMM



Registro de buques

El Registro de Buques tiene por objeto **establecer las condiciones de acceso de los buques al pabellón español e inscribirlos en un Registro de su territorio**. Los buques poseerán la nacionalidad del estado cuyo pabellón estén autorizados a enarbolar, en este caso la española. Asimismo, a través del Registro, el Estado ejercerá de manera efectiva su jurisdicción y control sobre los buques que enarbolan su pabellón.

El **ámbito legal** se encuentra recogido en el Convenio de las Naciones Unidas sobre el derecho del Mar (Montego Bay, 1982), artículos 91 y siguientes; en la Ley de Puertos del Estado y

El Registro de Buques tiene por objeto **establecer las condiciones de acceso de los buques al pabellón español**

de la Marina Mercante, artículos 75 y 76; y, en el Real Decreto 1027/89, de 28 de julio, sobre abanderamiento, matriculación de buques y Registro marítimo, artículos 1 y 2.

LISTAS

El Registro de Buques se estructura en **diversos libros foliados** denominados **Listas**, hasta un total de nueve, en los que se registran los buques, embarcaciones y artefactos navales atendiendo a su procedencia y actividad.

A continuación, se describen las diferentes Listas en las que se organiza el Registro, así como los buques, embarcaciones o artefactos navales que se registran en cada una de ellas:

- **Lista Primera**, se registrarán las plataformas de extracción de productos del subsuelo marino, los remolcadores de altura, los buques de apoyo y los dedicados al suministro a dichas plataformas que no estén registrados en otra lista.
- **Lista Segunda**, se registrarán los buques de construcción nacional o importados con arreglo a la legislación vigente que se dediquen al transporte marítimo de pasajeros, de mercancías o de ambos.
- **Lista Tercera**, se registrarán los buques de construcción nacional o importados con arreglo a la legislación vigente destinados a la captura y extracción con fines comerciales de pescado y de otros recursos marinos vivos.
- **Lista Cuarta**, se registrarán las embarcaciones auxiliares de pesca, las auxiliares de explotaciones de acuicultura y los artefactos dedicados al cultivo o estabulación de especies marinas.
- **Lista Quinta**, se registrarán los remolcadores, embarcaciones y artefactos navales dedicados a los servicios de puertos, radas y bahías.
- **Lista Sexta**, se registrarán las embarcaciones deportivas o de recreo que se exploten con fines lucrativos.
- **Lista Séptima**, se registrarán las embarcaciones de construcción nacional o debidamente importadas, de cualquier tipo y cuyo uso exclusivo sea la práctica del deporte sin propósito lucrativo o la pesca no profesional.
- **Lista Octava**, se registrarán los buques y embarcaciones pertenecientes a organismos de carácter público, tanto de ámbito nacional, como autonómico o local.
- **Lista Novena** o de Registro Provisional, se anotarán con este carácter los buques, embarcaciones o artefactos navales en construcción desde el momento que ésta se autoriza, exceptuándose las embarcaciones deportivas construidas en serie, con la debida autorización.

APLICACIÓN DE REGISTRO DE BUQUES

En cada Capitanía/Distrito existe un libro seriado, que ha sido informatizado dando lugar a la **aplicación de Registro de Buques**, base de datos común a la que tienen acceso todos los Registros de los Distritos y Capitanías, así como el Registro Central de Buques de Servicios Centrales. En la aplicación se deja constancia de todos los **hechos registrables de la vida del barco, mediante anotaciones en Hoja de Asiento**.

El **Registro está compuesto por Folios**, donde se identifica la inicial y código de la Capitanía/Distrito que va a llevar a cabo la anotación, la lista en la que se matricula el barco, el folio y el año de matriculación. Durante el proceso de construcción del barco,

El Registro de Buques se estructura en **nueve libros foliados denominados Listas**

Las **Listas organizan los barcos en función de su procedencia y actividad** a efectos del Registro de Buques

La **aplicación de Registro de Buques es la base de datos común a la que tienen acceso todos los Registros** de los Distritos y Capitanías, así como el Registro Central de Buques de Servicios Centrales

éste se inscribe en la Lista novena con carácter provisional hasta que se procede a su matriculación.

Por otra parte, se puede distinguir dentro de los hechos registrables aquellos que necesitan autorización para su inscripción en el Registro de Buques, de los que no la precisan, como, por ejemplo, el cambio de propiedad o las modalidades de explotación, entre otros. Estos últimos son los denominados «**Tomonotas**».

Para la tramitación de los procedimientos correspondientes a Registro de Buques, la aplicación informática dispone de un listado de asuntos/procedimientos, identificados a través de códigos de cuatro dígitos, que se corresponden con materias de contenido amplio. Estas materias se desglosan en «asuntos», cuyos códigos tienen seis dígitos. Para determinados «asuntos» existe la opción de seleccionar el tipo de «procedimiento». Ejemplo:

Código 1201: Solicitud de construcción.

- Asunto 120101: Solicitud de construcción nacional:
- 201 - Construcción nacional >24 m.
- 202 - Construcción nacional >ó=6 m y <24 m.
- 301 - Construcción mercado nacional <24 m.
- Asunto 120102: Solicitud de construcción para exportación.
- Asunto 120104: Reserva de folio construcción extranjero.

La anotación efectiva en Hoja de Asiento únicamente puede realizar la la Capitanía/Distrito de matrícula, de manera que las demás tendrán acceso al Registro exclusivamente en modo consulta.

No obstante, a raíz de la entrada en vigor del **Real Decreto 544/2007**, de 27 de abril, por el que se regula el abanderamiento y matriculación de las embarcaciones de recreo en la Lista 7ª del Registro de matrícula de buques, **se han establecido algunas excepciones con respecto a los permisos para anotar en Hoja de Asiento la matriculación de una embarcación en la Lista 7ª**.

Así, una de las principales novedades del Real Decreto es que, **tanto la tramitación, como**, en principio, **la anotación en Hoja de Asiento** en la aplicación de Registro de los procedimientos que afectan a las embarcaciones de recreo, **se puede realizar por cualquier Capitanía/Distrito sin necesidad de que sea el del puerto de matrícula. No obstante**, se han establecido las siguientes **excepciones** a esta regla general:

1. Tramitación administrativa en cualquier Capitanía/Distrito y anotación exclusiva en el puerto de matrícula. Se autorizan en una Capitanía/Distrito y se confirma informáticamente en el de matrícula:

- Baja por desguace: se tramitará en la Capitanía/Distrito donde se realiza el desguace y se anotará en la Capitanía/Distrito de matrícula.
- Baja por siniestro: se tramitará en la Capitanía/Distrito donde se produjo el accidente y se anotará en la Capitanía/Distrito de matrícula.
- Cambio de actividad/lista: incluye los cambios de cualquier lista a la 7ª. La tramitación administrativa se podrá realizar en cualquier Capitanía/Distrito y se anotará en la Capitanía/Distrito de matrícula.
- Reserva de folio. La reserva de folio para las embarcaciones de recreo se da en los supuestos de construcción por aficionado. En este caso anotará en la Hoja de Asiento la Capitanía/Distrito que autorizó la construcción (equivalente al Registro de Matrícula durante el proceso de construcción).

Las **anotaciones en Hoja de Asiento** se realizarán por la **Capitanía/Distrito de Matrícula** con la excepción de las embarcaciones de la Lista 7ª

2. *Tramitación administrativa y anotación en la Capitanía/Distrito del puerto de matrícula.* Se autorizan y se confirman informáticamente en el mismo momento:

- Abanderamiento/matriculación (artículo 4 del Real Decreto 544/2007): se tramitará y se anotará en la Capitanía/Distrito del puerto de matrícula.
- Baja de oficio y baja por exportación: deberán tramitarse y anotarse en la Capitanía/Distrito del puerto de matrícula.

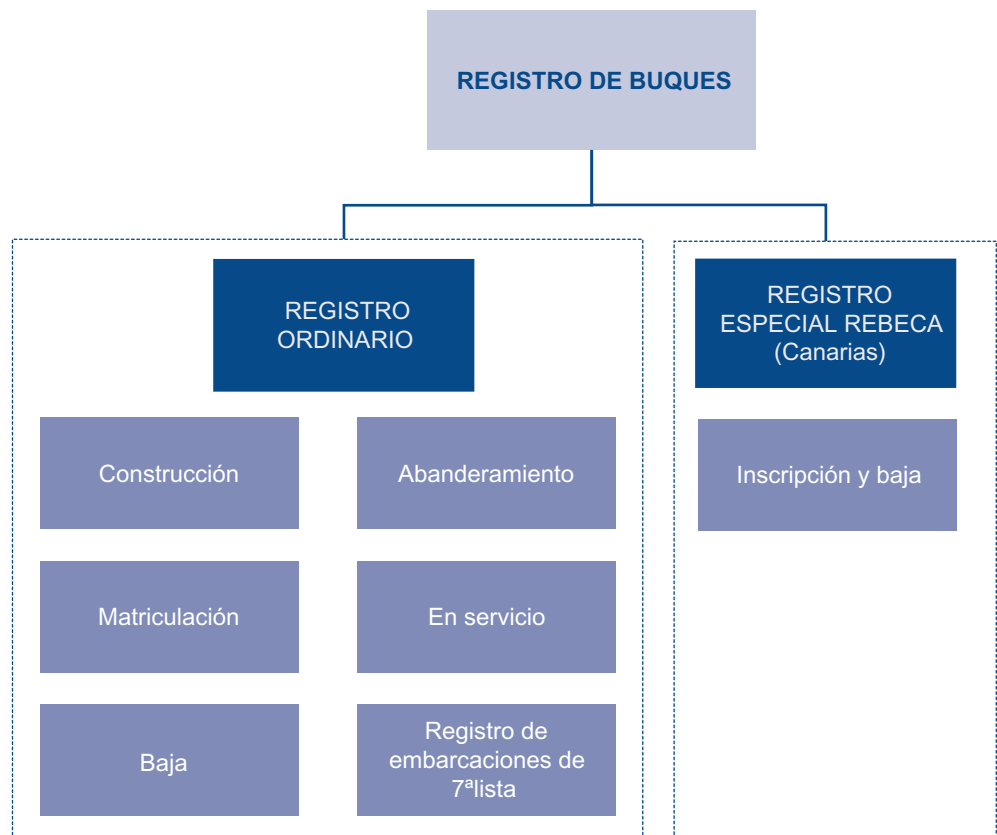
El resto de procedimientos que afecten a embarcaciones de la Lista 7ª pueden tramitarse y anotarse en Hoja de Asiento por parte de cualquier Capitanía/Distrito. En aquellos supuestos en los que se haya tramitado el procedimiento en una Capitanía/Distrito distinto del de matrícula, una vez finalizada la tramitación se deberá remitir el expediente en todo caso a la Capitanía/Distrito de matrícula para su archivo.

ESTRUCTURA DEL REGISTRO DE BUQUES

El Registro de Buques se compone de dos grandes grupos:

- Registro Ordinario de Buques y Empresas Navieras, en el que se encuentra incluida la
- Registro Especial de Buques y Empresas Navieras (REBECA), cuya sede se sitúa en las Islas Canarias.

ESTRUCTURA DEL REGISTRO DE BUQUES DE LA MARINA MERCANTE



El Registro de Buques se compone del **Registro Ordinario** y del **Registro Especial (REBECA)**, éste último con sede en las Islas Canarias

REGISTRO ORDINARIO DE BUQUES Y EMPRESAS NAVIERAS

El Registro ordinario se crea a partir del Real Decreto 1027/1989, de 28 de julio, sobre abanderamiento, matriculación de buques y Registro marítimo, en sus artículos 2 y 3, que exigen la **inscripción de los buques, embarcaciones o artefactos navales con el fin de llevar un control de los mismos por parte de la DGMM**. Cada uno de éstos puede estar matriculado únicamente en un Registro.

El propio Real Decreto, en sus artículos 7, 8 y 9, diferencia **organizativamente dos tipos de Registro**: por una parte, se crean los Registros de cada Capitanía/Distrito, es decir, los **Registros Periféricos** y, por otra parte, se crea el **Registro Central de Buques**, que será único y que se encuentra en la sede central de la Marina Mercante en Madrid.

Al Registro de Buques deberán incorporarse todos los datos de los buques y embarcaciones necesarios para conocer todas las posibilidades de su utilización, poder informar debidamente y proponer la resolución que proceda en las peticiones de cambio de titularidad, dominio, nombre y Lista, exportación, desguace, pérdida total por accidente y, en general, cuantas incidencias administrativas puedan ocurrir al buque desde su entrada en servicio hasta su baja.

Las **anotaciones en Hoja de Asiento se realizarán siempre en los Registros Periféricos de las Capitanías o Distritos, también denominados Registros de Matrícula**, mientras que el Registro Central no realizará anotaciones en Hoja de Asiento, interviniendo únicamente en la tramitación y autorización de algunos de los procedimientos que afectan a los buques de eslora mayor o igual a 24 m.

El **Registro de la Capitanía/Distrito** que corresponda **tiene las siguientes atribuciones**:

- Instruir los expedientes de construcción, matrícula y abanderamiento de los buques, embarcaciones y artefactos navales que hayan de figurar en dicho Registro.
- Abrir la matrícula provisional en la Lista Novena de los buques en construcción en su Distrito desde la fecha de autorización, incluyendo todo cuanto dispone el artículo 15 del Real Decreto 1027/1989, cualquiera que sea el destino del buque, es decir, exportación o matriculación definitiva.
- Cancelar la matriculación provisional y abrir la definitiva en la lista que corresponda.
- Anotar en el asiento de cada buque el grupo y clase que le corresponda, de acuerdo con la clasificación nacional de las Normas de aplicación del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en la Mar, con especificación de las limitaciones que en sus actividades puedan corresponderle en razón de su clase.
- Archivar los expedientes de construcción, una vez ultimados, correspondientes a embarcaciones cuya eslora sea inferior a 24 m, de acuerdo con el Real Decreto 638/2007.

El ejercicio de las funciones relativas al Registro de Buques está distribuida de la siguiente manera:

- Buques de eslora mayor o igual a 24 m: Registro Central de Buques (dependiente de la Subdirección General de Seguridad Marítima y Contaminación, conforme a lo dispuesto en el artículo 10.1.a) del Real Decreto 1037/2009, de 29 de junio, por el que se modifica y desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Fomento).
- Embarcaciones hasta 24 m de eslora: Registro de Buques de la Capitanía o Distrito que proceda (por atribución del Real Decreto 638/2007).

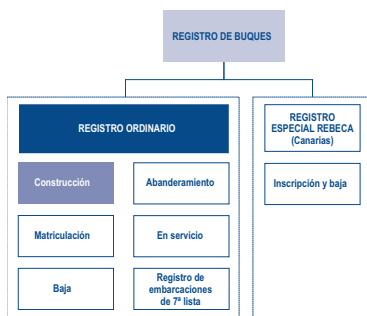
HITOS DE LA VIDA DE UN BUQUE O EMBARCACIÓN

Los diferentes hitos que afectan a la vida de un buque o embarcación y que deben ser tenidos en cuenta a la hora de su anotación en el Registro son los siguientes:



El Registro permite llevar un control de los buques, embarcaciones o artefactos navales por parte de la DGMM

El Registro se organiza en Registros Periféricos o de Matrícula, ubicados en los Distritos y Capitanías, y en los que se realizarán las anotaciones, y en un Registro Central de Buques, que se encuentra en la sede central de la DGMM en Madrid



Se anotarán en el Registro de Buques todas las actuaciones que afecten al proceso de construcción del barco

- Construcción.
- Abanderamiento.
- Matriculación.
- Buque/embarcación en servicio.
- Baja.

Construcción

Dentro de los procedimientos de Registro de Buques, el primer bloque a diferenciar es el que engloba a todos aquéllos relativos al proceso de construcción de un buque/embarcación, es decir, todas aquellas actuaciones que tienen como resultado las autorizaciones que necesita un titular para la construcción de un barco, ya sea nacional o destinado a la exportación, así como todas aquellas vicisitudes o actuaciones que puedan afectar al proceso de construcción del barco, de las que deba dejarse constancia en el Registro de Buques, mediante la correspondiente anotación en Hoja de Asiento.

La tramitación de todas aquellas actividades relacionadas con el registro y abanderamiento de embarcaciones menores a 24 m de eslora en los procedimientos de construcción se realizarán en las Capitanías/Distritos, tal y como lo dispone el artículo 11.2.a) del Real Decreto 638/2007. De este modo, las actividades relacionadas con el registro y abanderamiento de buques en proceso de construcción de eslora mayor o igual a 24 m se tramitarán en Servicios Centrales, tanto en el Registro Central de Buques, dependiente de la Subdirección General de Seguridad Marítima y Contaminación, como en la Subdirección General de Inspección Marítima.

Dentro de los procedimientos de construcción, es necesaria la intervención de la actividad inspectora, según lo previsto en el Real Decreto 1837/2000, de 10 de noviembre por el que se aprueba el Reglamento de inspección y certificación de buques civiles. Por lo tanto, conforme a lo establecido en el artículo 21 del citado Real Decreto, el inicio de la construcción de un buque en territorio español requerirá la autorización previa del proyecto de construcción por el Director General de la Marina Mercante. Dicha competencia fue delegada en el Subdirector General de Inspección marítima y en los Capitanes Marítimos de la DGMM, en virtud de la resolución de 31 de julio de 2001 de la Subsecretaría, sobre delegación de competencias del Reglamento de Inspección y certificación de buques civiles.

Por lo tanto, el **órgano competente** para resolver los procedimientos de construcción variará en función de la eslora del barco, de manera que el **Subdirector General de Inspección Marítima será el competente para resolver aquellos procedimientos relativos** al proceso de construcción que afecten a buques cuya eslora sea igual o mayor a 24 m y el **Capitán Marítimo** el competente para resolver el resto de procedimientos de construcción que conlleven actividades relacionadas con el registro que se estén tramitando en las Capitanías/Distritos.

Abanderamiento

Se entiende por abanderamiento de un buque el acto administrativo por el cual se autoriza a que el buque arbole el pabellón nacional, una vez tramitado el procedimiento conforme al Real Decreto 1027/1989, de 28 de julio, sobre abanderamiento, matriculación de buques y Registro marítimo.

El abanderamiento de barcos importados se regula en los artículos 22 y siguientes del Real Decreto 1027/1989. Así, los buques de procedencia extranjera importados, de conformidad con la legislación vigente, podrán navegar provistos de pasavante provisional expedido por el cónsul español que proceda, para dirigirse a puerto nacional, sin que, en ningún caso, este pasavante tenga validez por un plazo superior a 6 meses, dentro del cual el titular solicitará el abanderamiento en la Capitanía/Distrito en que desee matricular el buque.



El abanderamiento podrá ser **provisional o definitivo**. Fundamentalmente, el abanderamiento tendrá carácter provisional en el caso de que el solicitante no sea el propietario, sino que el interesado pretenda explotar el barco en España bajo un contrato de explotación o arrendamiento. Asimismo, cabe la posibilidad de abanderar provisionalmente un barco en los supuestos en los que no se identifica al propietario, y, en consecuencia, el Juzgado adjudica la custodia y cuidado del barco, pero no la propiedad del mismo, procediéndose al abanderamiento provisional. Por el contrario, el abanderamiento es definitivo cuando el interesado que lo solicita es el propietario del barco y acredita dicha titularidad solicitando abanderar definitivamente el mismo en España.

La tramitación de todas aquellas actividades relacionadas con el registro y abanderamiento de embarcaciones menores a 24 m de eslora se realizarán en las Capitanías/Distritos, tal y como dispone el artículo 11.2.a) del Real Decreto 638/2007. De este modo, las actividades relacionadas con el registro y abanderamiento de buques de eslora mayor o igual a 24 m se tramitarán en Servicios Centrales.

El **órgano competente** para resolver los procedimientos de abanderamiento variarán en función del tipo de procedimiento, así como de la eslora del barco. En principio, la competencia para abanderar la tiene atribuida el Ministro de Fomento, según lo dispuesto en el artículo 23 del Real Decreto 1027/1989. Dicha competencia fue delegada por la Orden Ministerial de 31 de marzo de 1997 en el Director General de la Marina Mercante. De esta forma, será el **Director General de la Marina Mercante el competente para resolver aquellos procedimientos relativos al abanderamiento que afecten a buques cuya eslora sea igual o mayor a 24 m y el Capitán Marítimo/Jefe de Distrito el competente para resolver el resto de procedimientos de abanderamiento** que se estén tramitando en las Capitanías/Distritos.

Matriculación

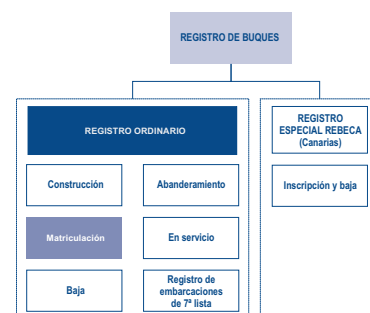
Dentro de los procedimientos de Registro de Buques, el tercer bloque engloba a todos aquellos relativos a la **inscripción y matriculación de un buque/embarcación**. La matriculación de los barcos se regula en los artículos 12 y siguientes del Real Decreto 1027/1989. Así, **se entiende por matricula el Distrito donde se halla registrado el barco**, y ésta podrá ser elegida por el titular del barco en todo caso. La matrícula definitiva tendrá carácter permanente e invariable mientras el buque tenga derecho a enarbolar el pabellón nacional.

La inscripción de un barco nacional **se realiza de oficio por la Marina Mercante**, tanto al finalizar el proceso de construcción de un buque, como en los supuestos en los que éste se haya importado a través del procedimiento previo de abanderamiento. Normalmente, es la Capitanía/Distrito el que solicita al interesado que presente la documentación necesaria para poder elevar la inscripción provisional a definitiva, procediéndose así a la matriculación del barco mediante la tramitación del procedimiento correspondiente. Para la inscripción definitiva del barco, el interesado podrá solicitar la elevación del rol provisional a definitivo. En su defecto, la elevación del rol a definitivo será consecuencia de la inscripción definitiva del buque. Dentro de la documentación que debe aportar el interesado para la matriculación del barco, cabe destacar la escritura pública de entrega de nave, que deberá ser una escritura notarial en la que conste la liquidación de los impuestos pertinentes, inscrita en el Registro de Bienes Muebles.

La tramitación de todas aquellas actividades relacionadas con la matriculación de embarcaciones menores a 24 m de eslora se realizarán en las Capitanías/Distritos, tal y como lo dispone el artículo 11.2.a) del Real Decreto 638/2007. Por lo tanto, deberán tramitarse en Servicios Centrales las actividades de matriculación de buques de eslora mayor o igual a 24 m.

El **órgano competente** para resolver los procedimientos de matriculación variarán en función del tipo de procedimiento, así como de la eslora del barco, de manera que el **Subdirector General de Seguridad Marítima y Contaminación será el competente para resolver aquellos procedimientos** relativos a la inscripción definitiva **que afecten a buques cuya eslora sea igual o mayor a 24 m** (con excepción de la patente de navegación), **y será el Capitán Marítimo/Jefe de Distrito el competente para resolver el resto de procedimientos de matriculación** que se estén tramitando en las Capitanías/Distritos.

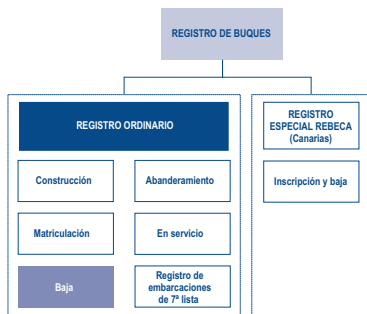
En el Registro de Buques se deberá anotar el **abanderamiento de los barcos** que soliciten enarbolarla bandera española



La DGMM deberá **matricular de oficio** los barcos nacionales, una vez construidos, y los buques extranjeros después de su abanderamiento



Las incidencias producidas durante la vida del buque/embarcación deben anotarse en el Registro de Buques



Con el fin de llevar un control sobre la flota civil española se anotarán en el Registro de Buques todas las bajas que afecten a los barcos nacionales

Buque/embarcación en servicio

Este cuarto bloque engloba a todos aquellos procedimientos que se tramitan durante la **vida del buque/embarcación mientras está en servicio**.

Dichas incidencias en la vida del buque/embarcación se encuentran reguladas, en parte, en el capítulo IV del Real Decreto 1027/1989. Asimismo, según el tipo de incidencia que afecte al barco (por ejemplo, obras de reforma, motores intraborda, etc.), será necesaria **la intervención de la actividad inspectora**, tal y como dispone el Real Decreto 1837/2000, de 10 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de inspección y certificación de buques civiles.

Según lo previsto en el art.11.2.a) del Real Decreto 638/2007, la tramitación de todas aquellas actividades que se sucedan durante la vida del barco que estén relacionadas con el registro y abanderamiento, y que afecten a embarcaciones menores a 24 m de eslora se realizarán en las Capitanías/Distritos, mientras que aquellas actividades que afecten a buques de eslora mayor o igual a 24 m, se tramitarán en Servicios Centrales.

Respecto a la **competencia** para la resolución de los procedimientos relativos al buque/embarcación en servicio, en los Manuales de Tramitación, disponibles en la Intranet de la DGMM, se indica para cada caso concreto a quién le corresponde la competencia, siendo muchos de ellos simples anotaciones o «tomonotas» en la Hoja de Asiento, con el fin de dejar constancia de una determinada actuación realizada por el interesado que haya afectado al barco.

Baja

El quinto bloque engloba a todos aquellos procedimientos que se tramitan para **dar de baja al buque/embarcación** correspondiente.

Las bajas del buque/embarcación se encuentran reguladas, en parte, en el Capítulo IV, Sección III, del Real Decreto 1027/1989. En concreto, el artículo 58 establece que las solicitudes de baja por desguace o enajenación al extranjero serán sometidas a la aprobación de la DGMM y sólo podrán ser formuladas por el titular o persona que lo represente, debidamente autorizada. Asimismo, a las solicitudes se acompañará siempre una copia certificada actualizada de la Hoja de Asiento del buque. Dicha copia será complementada con la oportuna autorización de exportación, si procede, en los casos en que las solicitudes tengan por objeto la enajenación de un buque al extranjero.

La tramitación de las bajas del barco **por hundimiento o siniestro se tramitan de oficio**. El resto de bajas se tramitarán a instancia del interesado, tanto por las Capitanías/Distritos en los supuestos de embarcaciones de eslora menores a 24 m, como por los Servicios Centrales para los supuestos de baja de buques de eslora mayor o igual a 24 m.

Asimismo, las bajas definitivas por desguace, siniestro, enajenación al extranjero o bajas de oficio, una vez queden legalmente aprobadas, se comunicarán al Registro de Bienes Muebles.

El **órgano competente** para resolver los procedimientos de baja variará en función del tipo de procedimiento, así como de la eslora del barco, de manera que el **Subdirector General de Seguridad Marítima y Contaminación será el competente para resolver aquellos procedimientos relativos a las bajas que afecten a buques cuya eslora sea igual o mayor a 24 m, y será el Capitán Marítimo/Jefe de Distrito el competente para resolver el resto de procedimientos de baja** que se estén tramitando en las Capitanías/Distritos, con excepción de las bajas por exportación que en todo caso se resolverán en Servicios Centrales, tal y como dispone el artículo 11.2.a) de la norma previamente citada.

Registro de embarcaciones de Lista 7ª

El Real Decreto 544/2007, de 27 de abril, por el que se regula el abanderamiento y matriculación de las embarcaciones de recreo en la Lista 7ª del Registro de matrícula de buques, **intro-**

duce una serie de especialidades para la tramitación de los procedimientos de Registro de Buques relativos a las embarcaciones de recreo de la Lista 7ª, es decir, aquellas cuyo casco tenga una eslora comprendida entre 2,5 y 24 m.

Tales especialidades son las siguientes:

- Abanderamiento/matriculación de embarcaciones nacionales o importadas.
- Cambio del puerto de matrícula.
- Cambio de actividad/lista.
- Renovación del certificado de registro/permiso de navegación.
- Baja por exportación.

El resto de procedimientos administrativos relativos al Registro de embarcaciones de la Lista 7ª que no se han citado expresamente siguen la misma tramitación que los relativos a buques/embarcaciones del resto de Listas (ver Anexo «Relación de procedimientos por área de gestión»). Así aparece recogido en la Disposición Final primera del Real Decreto 544/2007, que establece lo siguiente:

«Lo dispuesto en el Real Decreto 1027/1989, de 28 de julio, **no será de aplicación** a las embarcaciones que se registren en la Lista 7ª en relación con los supuestos regulados en este Real Decreto, para los que será de aplicación el procedimiento establecido por esta norma.

No obstante, para el resto de los procedimientos administrativos relativos a las incidencias que se produzcan en la existencia de estas embarcaciones, continuarán aplicándose las previsiones del citado Real Decreto 1027/1989, si bien la competencia para la tramitación y resolución de los mismos corresponderá a las Capitanías Marítimas.»

Por lo tanto, el ámbito de aplicación del Real Decreto 544/2007 se ciñe a aquellas embarcaciones inscritas en la Lista 7ª cuyo casco tenga una eslora comprendida entre 2,5 y 24 m. El resto de embarcaciones de recreo se registrarán por la normativa genérica de Registro de Buques y, en consecuencia, se aplicarán los procedimientos recogidos en los manuales de tramitación de Registro Ordinario, disponibles en la Intranet de la DGMM, con la particularidad de que en todo caso resolverán las Capitanías/Distritos, sin que se remitan en ningún caso a Servicios Centrales para su resolución.

REGISTRO ESPECIAL DE BUQUES Y EMPRESAS NAVIERAS (REBECA)

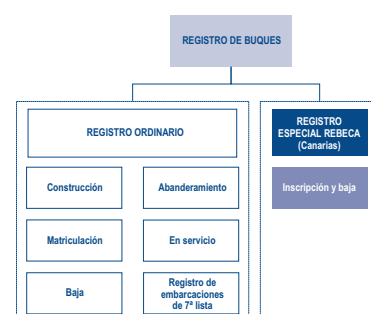
Este Registro fue creado a partir de la disposición adicional decimoquinta de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, con la perspectiva de crear una flota nacional competitiva frente a la de otros países de nuestro entorno. Con la creación del Registro Especial, se establecieron ciertas ventajas fiscales y sociales a los buques y empresas navieras que se inscribieran en el mismo. Después de un importante desarrollo legislativo, con el fin de hacer atractiva la inscripción de los buques y empresas navieras en el Registro Especial, con sede en las Islas Canarias (Capitanías de Tenerife y Las Palmas), fue posible la inscripción de los buques que efectuasen las siguientes navegaciones a partir de marzo de 1996: extranacional, exterior y de cabotaje peninsular (transporte petróleo, sus derivados y agua potable) con, o entre puertos insulares, Ceuta y Melilla. Todo este proceso culminó con el Real Decreto 2221/1998, por el que se autorizó la inscripción en el Registro Especial de buques y empresas destinados a la navegación marítima de cabotaje, lo cual supuso en un solo día la inscripción de setenta buques en las Capitanías de Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas de Gran Canaria.

En este sentido, el Registro Especial de Buques y Empresas Navieras tiene por objeto posibilitar la competitividad de las Empresas Navieras españolas, a través de una serie de medidas homologables a las existentes en Registros similares de países miembros de la Unión Europea.



Las embarcaciones de recreo tienen una regulación específica que diferencia su tramitación del resto de procedimientos de Registro de Buques

La competencia para resolver será de las Capitanías/Distritos en el caso de embarcaciones de recreo, independientemente de la eslora



El registro Especial de Canarias dota de un **régimen de explotación más flexible** en cuanto a las **dotaciones** de los buques y a la aplicación de la **normativa laboral y de Seguridad Social a trabajadores no nacionales**. Además, concede una serie de **incentivos fiscales y sociales** a los buques y empresas navieras que se inscriban en el mismo

La inscripción de los buques y las empresas en este Registro **precisa de una serie de requisitos** que a continuación se relacionan:

- Condiciones de acceso para las **Empresas**:
 - Tener el centro efectivo de control de la explotación de los buques en Canarias o, en el caso de tenerlo en el resto de España o en el extranjero, contar con un establecimiento o representación permanente en Canarias.
 - Ser propietarias de los buques que pretendan inscribir o tener la posesión de éstos bajo contrato de arrendamiento a casco desnudo u otro título que lleve aparejado el control de la gestión náutica y comercial del buque.
- Condiciones de acceso de los **Buques**:
 - Buques civiles utilizados para la navegación, excluidos los de pesca, con arqueo bruto mayor o igual de 100 GT.
 - Los buques deben estar destinados a la navegación exterior o extranacional. A estos efectos, se entiende por navegación exterior la que se efectúa entre puertos o puntos situados en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción y puertos o puntos situados fuera de dichas zonas, y por navegación extranacional la que se efectúa entre puertos o puntos situados fuera de las zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción.
 - Actualmente, e iniciado el proceso liberalizador, se permiten los tráficos de cabotaje según lo dispuesto en el Real Decreto 2221/1998, por el que se autoriza la inscripción en el Registro Especial de Buques y Empresas Navieras de empresas y buques destinados a la navegación marítima de cabotaje.
 - Asimismo, se admiten los tráficos destinados a servicios de crucero.
 - Si proceden de otros Registros, deberán justificar el cumplimiento de las normas de seguridad establecidas por la normativa española y por los convenios internacionales suscritos por España, pudiendo ser objeto de una inspección previa a su inscripción.

La inscripción de buques en el Registro Especial **supone dotar a las empresas navieras de un régimen de explotación más flexible** que se concreta en los siguientes aspectos:

- **Dotaciones de los Buques**:
 - Nacionalidad:
 - ✓ Capitán y primer oficial: española.
 - ✓ Resto: española o perteneciente a país comunitario al menos en un 50%.
 - Tripulación mínima: con carácter previo a su inscripción y a solicitud de la empresa solicitante, el Ministerio de Fomento fijará la composición de la tripulación mínima de acuerdo con las características del buque.
- **Normativa laboral y de Seguridad Social aplicable a trabajadores no nacionales**: se regirán por la legislación a la que libremente se sometan las partes, siempre que sea respetuosa con la emanada de la Organización Internacional del Trabajo y en defecto de pacto por la legislación española en la materia.
- **Incentivos fiscales y sociales**:
 - Impuesto sobre Transmisiones Patrimoniales y Actos Jurídicos Documentados: exención en cuanto a los actos y contratos realizados sobre buques inscritos en el

Registro Especial de Canarias (Ley 19/1994, de 6 de julio, de modificación del Régimen Económico y Fiscal de Canarias).

- Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas: para los tripulantes de los buques inscritos en el Registro Especial, sujetos al IRPF por obligación personal o real, tendrán la consideración de renta exenta al 50% los rendimientos del trabajo personal que se hayan devengado con ocasión de la navegación realizada en buques inscritos en este Registro.
 - Impuesto sobre Sociedades: bonificación del 90% en la porción de la cuota del impuesto que corresponda a la parte de la base imponible que proceda de la explotación desarrollada por las empresas navieras de sus buques inscritos en el Registro Especial de Buques y Empresas Navieras. Con carácter previo se practicarán en, su caso, las deducciones por doble imposición.
 - Cotizaciones a la Seguridad Social: bonificación del 90% en la cuota empresarial de la Seguridad Social para los tripulantes de los buques inscritos en el Registro Especial.
- **Zona Especial Canaria:**
 - Las entidades de la Zona Especial Canaria tributan en régimen de transparencia fiscal. No obstante lo anterior, no será objeto de imputación la base imponible de operaciones realizadas por las entidades inscritas en el Registro Especial.

Empresas Navieras

Con respecto al **Registro de Empresas Navieras**, éste es un Registro Público de carácter administrativo que tiene por objeto **la inscripción de las Empresas Navieras españolas**. A efectos de su identificación, en la inscripción de las Empresas Navieras se hará constar el acto constitutivo y las modificaciones, el nombramiento y cese de sus administradores, los buques de su propiedad o que exploten y cualquier extremo que determine legal o reglamentariamente.

Dicho registro es **único a nivel nacional** y esta **residenciado en la Dirección General de la Marina Mercante**.

El ámbito legal del Registro de Empresas Navieras lo constituyen la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (artículo 75) y el Real Decreto 1027/89, de 28 de julio, sobre abanderamiento, matriculación de buques y Registro marítimo (artículos 10 y 11).

Despacho de buques

Tradicionalmente se ha denominado despacho del buque a la **comprobación**, por parte de la Administración Marítima, **de que los buques y embarcaciones civiles cumplen**, a nivel documental y de acuerdo con la declaración que realiza el Capitán del buque, **con todos los requisitos exigidos por las normas legales para poder efectuar las navegaciones y tráficos que pretendan realizar**, así como a las correspondientes autorizaciones que dicha Administración otorga al efecto y con la tripulación adecuada en cuanto a número y titulación.

La **principal normativa aplicable** al Despacho es el Reglamento sobre el despacho de buques, aprobado por la **Orden de 18 de enero de 2000**, del Ministerio de Fomento, y la **Instrucción de Servicio número 3/2000**, de 21 de marzo. Asimismo, hay que tener en cuenta las modificaciones que introduce el **Real Decreto 544/2007**, de 27 de abril, en relación con las embarcaciones de la Lista 7ª, la **Orden FOM/3056/2002**, de 29 de noviembre, por la que se establece el procedimiento integrado de escala de buques en los puertos de interés general, la **Orden FOM/3769/2007**, de 14 de noviembre, que modifica la anterior, el **Real Decreto 1249/2003**, de 3 de octubre, sobre formalidades de información exigibles a los buques mercantes que lleguen a los puertos españoles y salgan de éstos y el Convenio de Facilitación de Londres de 1965

Mediante el despacho se controla la **entrada o salida del puerto** de los barcos, así como su estancia en aguas interiores marítimas y mar territorial

(FAL), así como aquella normativa que por razón del tipo de tráfico o mercancía transportada resulte de aplicación.

Los **requisitos que deben cumplimentar las empresas navieras, consignatarios y capitanes** ante las Autoridades Marítimas para el control, tanto desde el punto de vista administrativo, como desde el de la seguridad marítima, de la entrada o salida de puerto de los buques o la estancia en las aguas interiores marítimas y mar territorial, sin perjuicio de las preceptivas autorizaciones previas que corresponda otorgar a otras Autoridades, **se encuentran regulados en la Orden de 18 de enero de 2000**. Sin embargo, existen una serie de **casos** en los que **no es de aplicación la citada Orden**:

- Los buques que operen en aguas interiores no marítimas.
- El despacho de las embarcaciones especiales de alta velocidad (EAV), reguladas en el Real Decreto 1119/1989, de 15 de septiembre, por el que se regula el tráfico de embarcaciones de alta velocidad en las aguas marítimas españolas. A los efectos del Reglamento de Despacho, no se consideran embarcaciones de alta velocidad las utilizadas por entidades sin ánimo de lucro para el salvamento de vidas humanas, debidamente autorizadas por las Capitanías, las empleadas por la Administración y las dedicadas a los servicios de líneas regulares de pasajeros o de excursiones o cruceros marítimos debidamente autorizados por la Dirección General.

Los destinatarios finales del despacho son los capitanes, propietarios o explotadores, empresas navieras y consignatarios de los buques españoles, así como, en su caso, de los buques extranjeros cuando arriben a puerto español o en tanto se detengan, fondeen o interrumpan su navegación en aguas interiores marítimas y en el mar territorial.

Es importante señalar que el Reglamento de Despacho establece una serie de **exenciones al despacho**:

- Los buques afectos a la Defensa Nacional y los que gocen legalmente de un régimen especial, así como los buques de las armadas extranjeras y aquellos buques de Estado destinados a fines no comerciales que gocen de inmunidad.
- Las embarcaciones de la Lista Séptima que naveguen a vela, cualquiera que sea su eslora, que tengan número de vela registrado en la Federación Española Deportiva correspondiente y que participen en competiciones. La ordenación y control de estas embarcaciones podrá estar ejercido, bien directamente por la Federación Española Deportiva, o bien a través de las federaciones autonómicas.
- Las embarcaciones de la Lista Séptima a motor y/o a vela de hasta 6 m de eslora total según el certificado de navegabilidad, y las propulsadas a remo de igual Lista, las motos náuticas y los artefactos flotantes de recreo, así como todos los buques que estén exentos de registro de acuerdo con la normativa sobre abanderamiento, matriculación de buques y Registro marítimo.

Las **funciones** de despacho de buques corresponden a las Capitanías, conforme a lo establecido en el artículo 88.3 a) de la Ley 27/1992, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. A partir de la entrada en vigor del Real Decreto 638/2007, de 18 de mayo, por el que se regulan las Capitanías Marítimas y los Distritos Marítimos, los Capitanes Marítimos y los Jefes de Distrito asumen la competencia del despacho de buques. En este sentido, el artículo 10 del citado Real Decreto, relativo a las funciones de los Capitanes Marítimos, establece que, entre otras, ejercerán las funciones que les atribuye el artículo 88 de la Ley de Puertos, entre las que se encuentran todas las relativas al despacho de buques. Por otra parte, el artículo 11, que regula las funciones de los Jefes de Distrito, establece en los apartados b) y c) el ejercicio de las siguientes funciones: *«El despacho de buques y las funciones administrativas relativas al enrolamiento y desenrolamiento de los tripulantes de buques y embarcaciones y las relativas a los pasajeros o a las personas ajenas a la tripulación y al pasaje»*.

Por lo tanto, **los Capitanes Marítimos y los Jefes de Distrito**, en el ámbito de sus competencias, **podrán ejercer las funciones de despacho y de enrole/desenrole de la tri-**

pulación, si bien cabe destacar que **en la práctica administrativa diaria la firma de las resoluciones se encuentra delegada en un funcionario de Despacho de Buques** (por ejemplo, el responsable de la unidad). Dicha delegación de firma se deberá formalizar mediante resolución interna del Capitán Marítimo/Jefe de Distrito, especificando para qué procedimientos y tipo de resoluciones (favorables y/o desfavorables) se efectúa.

ACTUACIONES

La tipología existente de despachos es extensa y varía en función de las circunstancias que a continuación se explican.

Despacho de entrada

Tiene como objeto **autorizar o denegar la entrada en aguas sobre las que España ejerce su soberanía, derechos soberanos o jurisdicción a los buques que realizan escala en puertos españoles**, de acuerdo con el artículo 88.3, a), de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. Dicha escala deberá ser solicitada por los agentes consignatarios de los buques con la antelación y forma requerida por las respectivas Autoridades Portuarias.

Con el objetivo de facilitar la gestión de las escalas de los buques por las Autoridades Portuarias y el consecuente despacho de entrada por las Capitanías/Distritos se establece el documento único de escala (DUE), integrándose en él la mayor parte de los documentos que han de presentar los agentes consignatarios, tanto para solicitar la autorización de entrada en aguas, como para la solicitud de escala en puerto. La documentación obligatoria del despacho de buques, que debe presentarse ante la Capitanía/Distrito, se realizará a través de la Autoridad Portuaria que actuará, en todo caso, como ventanilla única. En el caso de solicitarse el despacho de entrada en un puerto de interés general, se establece la posibilidad de presentar el DUE y su posterior aceptación por parte de la Autoridad Marítima y Portuaria mediante la transmisión electrónica de datos (EDI).

Despacho de salida

Consiste en la comprobación, por parte de la Administración Marítima, del **cumplimiento de los requisitos exigidos por la normativa vigente a los buques o embarcaciones civiles antes de su salida de puerto o para su estancia en aguas interiores marítimas y mar territorial**.

La documentación necesaria para la solicitud del despacho de salida se encuentra integrada en el DUE, y podrá ser remitida por el consignatario directamente a la Capitanía/Distrito o, en el caso de puertos de interés general, por vía telemática a través de la aplicación informática de la Autoridad Portuaria que soporte la presentación del DUE. Si durante la escala de buques se hubieran producido enroles y/o desenroles de tripulación, el consignatario deberá aportar un nuevo listado de tripulantes.

De acuerdo con el artículo 19.3 de la Orden de 18 de enero de 2000, el despacho de salida se considerará formalizado si, tras la aportación de toda la documentación necesaria, no existe prohibición expresa de la Capitanía/Distrito antes de la salida prevista (ETD «Estimate Time Departure»). El documento físico de autorización de salida o «Ship's Clearance» únicamente se entregará para buques que salgan a puerto extranjero o cuando así lo soliciten el Capitán del buque o el consignatario a modo de justificación.

Autodespacho

Tiene como objeto **autorizar la salida del buque en caso de que la entrada y salida de éste deba realizarse en día y hora inhábil**.

Mediante el despacho de entrada se **controla la entrada de barcos en aguas** sobre las que España ejerce su soberanía, derechos soberanos o jurisdicción

La Capitanía/Distrito **comprueba el cumplimiento de los requisitos exigibles a los barcos que deseen salir del puerto** mediante el despacho de salida

Cuando un barco prevé su **salida o entrada a puerto en un día y hora inhábil** deberá solicitar el autodespacho

Los buques que cubran **tráficos que por su naturaleza, repetición del tipo de navegación o duración** hagan innecesario el despacho de salida, formalizarán el despacho por tiempo

Las embarcaciones de Lista 6ª y 7ª se despacharán, mediante la **presentación del rol o licencia de navegación**, por el tiempo de sus certificados. En el caso de embarcaciones de Lista 7ª con tripulación, el rol o licencia se sustituye por el certificado de registro español-permiso de navegación

Las embarcaciones no matriculadas que precisen navegar debido a una **exhibición, demostración o evento náutico** deberán ser despachadas

La solicitud de autodespacho podrá realizarse por vía telemática, a través de la aplicación de la autoridad portuaria que soporte la presentación del DUE, o bien presentando una solicitud en papel, de acuerdo al modelo incluido en el Anexo B de la Instrucción de Servicio número 3/2000. Adicionalmente, y siempre que sea posible, el consignatario deberá aportar toda la documentación disponible, especialmente la declaración general del Capitán y la lista de tripulantes (recogiendo los posibles enroles y desenroles efectuados). En todo caso, la solicitud y la documentación adjunta deberá presentarse en día y hora hábiles.

La Capitanía/Distrito autorizará el despacho de salida del buque en los mismos términos que en el procedimiento de despacho de salida.

Despacho por tiempo de buques mercantes

Tiene por objeto **el despacho por un periodo determinado para los buques que cubran tráfico que por su naturaleza, repetición del tipo de navegación o duración hacen que sea innecesaria la presentación de la documentación relativa al despacho de salida**. Concretamente, se podrán despachar por tiempo los buques que realicen las siguientes navegaciones:

- Navegaciones en aguas marítimas de la zona de servicio de un determinado puerto.
- Navegaciones en las que el buque regrese al puerto de origen dentro de las 24 horas desde su salida de aquél, habiendo efectuado o no escalas en otros puertos.
- Navegaciones que la Autoridad Marítima determine dada su naturaleza excepcional.
- Navegaciones de línea regular de cabotaje, así como los de cabotaje y cabotaje consecutivo, que no siendo línea regular se efectúen con itinerarios repetitivos.

Despacho de embarcaciones de recreo Lista 6ª y 7ª

En el caso de **embarcaciones de Lista 6ª, con y sin tripulación profesional, y de Lista 7ª con tripulación, el despacho se formaliza ante la Capitanía/Distrito mediante la presentación del rol**

o licencia de navegación (el modelo oficial de rol queda recogido en la Orden de 18 de enero de 2000), despachándose por el plazo de vigencia de sus certificados. Cuando se renueve el certificado de navegabilidad se deberá formalizar de nuevo el despacho.

En el caso de **embarcaciones de Lista 7ª sin tripulación profesional, el despacho se formalizará mediante la presentación del certificado de registro español-permiso de navegación**, documento introducido por el Real Decreto 544/2007, de 27 de abril, por el que se regula el abanderamiento y matriculación de las embarcaciones de recreo en la Lista 7ª del Registro de matrícula de buques. Se trata de un documento integrado, expedido por la Administración Marítima española, que acredita la inscripción de la embarcación en el Registro de matrícula de buques y que sustituye a la licencia de navegación. Este será exigible para las embarcaciones de Lista 7ª cuyo casco tenga una eslora comprendida entre 2,5 y 24 m, inscritas a partir del 1 de octubre de 2007 y sin tripulación profesional. Las embarcaciones ya abanderadas y registradas seguirán usando las licencias de navegación hasta que realicen alguna de las operaciones o actos que motivan algún tipo de inscripción registral o anotación en Hoja de Asiento, en cuyo momento se sustituirán por el certificado de registro español-permiso de navegación.

Autorización para exhibición y/o demostración de embarcaciones de recreo

Tiene por objeto **autorizar la navegación a una embarcación de recreo que no está matriculada con la finalidad de exhibición, demostración o asistencia a eventos náuticos**. Entre otros aspectos, la embarcación deberá contar con los elementos de seguridad que según su clase y tipo le correspondan, en función de la navegación a efectuar y del personal a bordo.

Despacho de buques pesqueros

Consiste en **autorizar o denegar el despacho de buques de Lista 3ª y 4ª que salgan a navegar o faenar desde puertos españoles**. Con el objetivo de facilitar la gestión del procedimiento de despacho de los buques pesqueros, la tramitación del expediente se realiza mediante una aplicación informática de la Dirección General en coordinación con la Secretaría General del Mar y el Instituto Social de la Marina, ya que permite obtener los datos de distintas administraciones necesarios para tramitar el despacho del buque. El interesado podrá solicitar el despacho ordinario o el despacho por tiempo.

Enroles y desenroles en aguas o puerto español

Con respecto a los **enroles**, es decir, la **adscripción de un tripulante al servicio de un buque** (denominado también enrole ordinario), deben ser anotados por el Capitán del Buque en la libreta de inscripción marítima. En los casos de tripulantes extranjeros que no posean la libreta, ésta se podrá sustituir por la libreta de identidad marítima o, en su defecto, por el certificado de embarque, de acuerdo a lo especificado en el artículo 36 de la Orden de 18 de enero de 2000.

El enrole **se considerará formalizado con el visto bueno de la Autoridad Marítima mediante la firma y sellado de la libreta** de inscripción marítima o de identidad marítima del tripulante a embarcar, **en día y hora hábil**. Si el enrole se realiza en un día inhábil, el Capitán del buque lo anotará en la libreta de inscripción marítima o de identidad marítima del tripulante, debiendo formalizarlo ante la Autoridad Marítima del primer puerto español al que arribe, en día y hora hábil, adjuntando una carta del Capitán del buque en la que se expliquen las causas del enrole.

El **enrole múltiple o simultáneo** tiene por objeto el enrole de tripulaciones a buques:

- *Enrole simultáneo*: enrole de más de una tripulación en el mismo buque o embarcación donde, en atención al tráfico que realiza, la tripulación está sometida a frecuentes rotaciones en función de los periodos de trabajo.
- *Enrole múltiple*: enrole de la misma tripulación en más de un buque o embarcación, siempre y cuando se trate de buques o embarcaciones dedicados al tráfico interior, pertenecientes u operadas por la misma empresa naviera y que presten servicio en el mismo puerto.

El enrole múltiple o simultáneo se autorizará por resolución motivada del Capitán Marítimo/Jefe de Distrito, sin perjuicio de la obligatoriedad de la firma y sellado de la libreta de inscripción marítima o de identidad marítima de cada tripulante por parte de la Autoridad Marítima. En caso de tratarse de un enrole múltiple, se anotará el buque con más potencia, incluyendo en una diligencia aparte la relación de todos los barcos en los que el tripulante puede estar enrolado según conste en la resolución.

En lo que se refiere al **desenrole**, éste tiene por objeto la baja de un tripulante al servicio de un buque. Se podrá desenrolar un tripulante por las siguientes causas: por iniciativa del Capitán, por iniciativa de la empresa naviera, por resolución motivada de la Autoridad Marítima o a petición del interesado. El desenrole deberá ser anotado por el Capitán del Buque en la libreta de inscripción marítima o de identidad marítima. La autorización del desenrole se considerará formalizado con el visto bueno de la Autoridad Marítima mediante la firma y sellado de la libreta de inscripción marítima o de identidad marítima del tripulante a desembarcar.

Enroles o desenroles en aguas o puerto extranjero

Se formalizará por el Capitán del buque sin que sea necesario el visto bueno de la Autoridad Marítima.

Los buques pesqueros que salgan a faenar desde puertos españoles **pueden solicitar el despacho ordinario o el despacho por tiempo**

La adscripción o baja de un tripulante al servicio de un buque será anotado por el Capitán en la libreta de inscripción marítima y formalizado con el visto bueno de la Autoridad Marítima mediante la firma y sellado de la libreta

APLICACIONES INFORMÁTICAS

Para la gestión del despacho existen dos aplicaciones informáticas:

Aplicación de despacho de buques mercantes

El despacho de buques mercantes se realiza mediante la aplicación informática de «Despacho de Buques» desarrollada por la DGMM.

Mediante dicha aplicación, en líneas generales, la Capitanía/Distrito autoriza la entrada en aguas de jurisdicción españolas a los buques provenientes del extranjero, autoriza la salida mediante la emisión del ship's clearance, enrola y desenrola tripulantes en buques de bandera española y emite despachos por tiempo para embarcaciones y buques de servicio de puerto o dedicados a línea regular.

En el caso de despacho de buques en puertos de interés general, la solicitud de despacho es presentada, normalmente, por el consignatario remitiendo el Documento Único de Escala (DUE) por vía telemática a la aplicación informática de la Autoridad Portuaria que soporta dicha gestión. Esta aplicación envía telemáticamente a la aplicación de Despacho de la DGMM la información correspondiente para el despacho del buque. La Capitanía, sobre la aplicación de la DGMM, realiza la autorización correspondiente, o, si procede, la petición de documentación adicional y de forma telemática se envía la información relativa al Despacho a la aplicación de la Autoridad Portuaria para su comunicación, en su caso, al consignatario.

Aplicación de despacho de pesca

La aplicación de despacho de pesca se ha desarrollado entre la DGMM, la Secretaría General del Mar del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino y el Instituto Social de la Marina del Ministerio de Trabajo e Inmigración, la cual tiene competencias sobre la ordenación del sector pesquero. Al igual que en el despacho de buques mercantes, el despacho de embarcaciones y buques de pesca es competencia de la Dirección General a través de las Capitanías y Distritos.

La Secretaría General del Mar vuelca en la aplicación información como la licencia de pesca, las titulaciones de pesca de la gente de mar, la inscripción en el censo operativo de pesca, etc.

A través de la aplicación informática de despacho de pesca, la Capitanía/Distrito autoriza el despacho por tiempo de las embarcaciones y buques de pesca de bandera española, y se anota el enrole y desenrole de los tripulantes de los mismos.

Seguridad marítima y contaminación

Otras de las competencias atribuidas a la DGMM a través del Real Decreto 1037/2009, de 29 de junio, por el que se modifica y desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Fomento, son las relativas a **velar por la seguridad marítima, el control del tráfico y la contaminación en el mar**. Dichas competencias están específicamente reguladas en el artículo 10.1.a) y c) del citado Real Decreto 1037/2009, atribuyendo su ejercicio a la Subdirección General de Seguridad Marítima y Contaminación. Asimismo, los artículos 88.3, 107, 108, 109, 111 y 112 de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante atribuyen funciones en materia de seguridad a los Capitanes Marítimos y, los artículos 10 y 11 del Real Decreto 638/2007, de 18 de mayo, por el que se regulan las Capitanías Marítimas y los Distritos Marítimos, atribuyen dichas competencias a los Capitanes Marítimos y a los Jefes de Distrito, respectivamente.

A continuación, se describen las actuaciones de las tres **áreas** principales en materia de Seguridad Marítima y Contaminación: **Seguridad Marítima, Contaminación Marítima y Transporte marítimo**.

La DGMM velará por la **seguridad marítima, el control del tráfico y la contaminación en el mar**

SEGURIDAD MARÍTIMA

La seguridad marítima es un concepto amplio que, al margen de los aspectos constructivos de los **buques**, abarca desde el **funcionamiento y operatividad de sus equipos hasta el balizamiento y señalización marítima**, pasando por criterios de maniobras, estiba de la carga y demás cuestiones relacionadas con **la seguridad en la navegación y la seguridad de la vida humana en la mar**.

Las funciones y actividades relacionadas con la seguridad marítima se encuentran a lo largo de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, en buena parte de su articulado y disposiciones adicionales, distintos del ámbito competencial de las Autoridades Portuarias, en el contenido del Convenio SOLAS, con sus Resoluciones adoptadas por la OMI, y del Código IMDG, así como en el conjunto de disposiciones que los desarrollan en nuestro ordenamiento jurídico.

Las actuaciones básicas llevadas a cabo en materia de seguridad marítima por parte de la DGMM y de su Administración Periférica se agrupan en las siguientes áreas:

- **Seguridad en la navegación.** Abarca todas las actividades relacionadas con el estudio, implantación y modificación de los dispositivos de separación del tráfico de responsabilidad en España, el balizamiento y señalización marítima, las actividades subacuáticas, la coordinación con SASEMAR en materia de salvamento y la emisión de informes sobre los equipos de seguridad a bordo de los barcos.
- **Protección marítima.** Conlleva la realización de actuaciones de protección de los buques y las empresas navieras. La normativa se encuentra en el Código Internacional de Protección de Buques e Instalaciones Portuarias contra actos hostiles (Código PBIP), aprobado por la Conferencia Diplomática de la OMI de 2002 en la que se modifican los Capítulos V y XI del Convenio SOLAS, en el Real Decreto 1617/2007, de 7 de diciembre, por el que se establecen medidas para la mejora de la protección de los puertos y del transporte marítimo, y en el Reglamento (CE) nº 725/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo de 31 de marzo relativo a la mejora de la protección de los buques y las instalaciones portuarias.

Además, a través del Real Decreto 2639/1986, de 30 de diciembre, se crea la Comisión Delegada del Gobierno para Situaciones de Crisis, para cuyo planeamiento de las situaciones de emergencia en el ámbito civil, por Acuerdo del Consejo de Ministros de 15 de enero de 1988, se creó el Comité Nacional de Planes Civiles de Emergencia (CNPCE) y, dependiente de él, el Comité Sectorial de Transportes Marítimos. Todo ello unido al planeamiento de los transportes marítimos civiles en el seno de la Organización del Tratado del Atlántico Norte (OTAN).

- **Tripulaciones mínimas de seguridad.** Control de que las tripulaciones de los buques sean, en número y calidad, la suficiente para el manejo del buque y de sus servicios, y su asignación la adecuada en función de las características de cada buque. El amparo normativo está, además del contenido del SOLAS, en la Orden Ministerial de Comercio de 14 de julio de 1964, por la que se aprueba el Cuadro Indicador de Tripulaciones Mínimas de Seguridad de los buques mercantes y de pesca.
- **Practicaje portuario.** Actividad de asesoramiento a los capitanes de los buques para su navegación, en condiciones de seguridad, en sus entradas y salidas de puerto, atraques y desatraques, y demás maniobras portuarias. Se encuentra regulado mediante el Real Decreto 393/1996, por el que se aprueba el Reglamento General de Practicaje, y demás normativa de desarrollo relativa a la capacitación de los prácticos de puerto, exenciones a la prestación del servicio y establecimiento de la necesidad de la existencia del servicio de practicaje en un puerto o grupo de puertos.
- **Mercancías peligrosas.** Supone el control por parte de la DGMM del transporte por vía marítima de mercancías peligrosas (hidrocarburos, sustancias corrosivas o venenosas, explosivos, etc.). Tiene su marco normativo en el Código Marítimo Internacio-

Seguridad marítima

Contaminación
marítima

Transporte marítimo

nal de Mercancías Peligrosas (IMDG), así como en el Real Decreto 145/1989, de 20 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de Admisión y Manipulación de Mercancías Peligrosas.

A continuación, se describen las diferentes actuaciones en materia de seguridad marítima para cada una de las áreas identificadas:

ÁREAS	DESCRIPCIÓN DE LAS ACTUACIONES EN MATERIA DE SEGURIDAD MARÍTIMA
Seguridad en la navegación	<ul style="list-style-type: none"> • Elaboración de las propuestas sobre dispositivos de separación de tráfico en las zonas marítimas de las costas españolas que supongan dificultades a la navegación, ya sea por tratarse de puntos de recalada, puntos de cambio de rumbo o de confluencia de derrotas. • Elaboración de propuestas de esquemas de organización del tráfico marítimo en las recaladas a los puertos y respecto de los canales de acceso a los mismos. • Tramitación de las resoluciones sobre los dispositivos de separación de tráfico y de los esquemas de organización del tráfico al Instituto Hidrográfico de la Marina, para su inclusión cartográfica, y ante la Organización Marítima Internacional, en su caso. • Propuestas de resolución sobre navegaciones por la zona de navegación costera de los dispositivos de separación de tráfico. • Coordinación con la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (SASEMAR) en materia de operaciones de salvamento, preparación de ejercicios en este ámbito y situaciones de emergencia marítima. • Propuestas sobre luces y marcas en los buques y sobre balizamiento y demás señalización marítima, y participación en la Comisión de Faros. • Establecimiento de los criterios de maniobra para los buques que presenten condiciones especiales. • En relación con las actividades subacuáticas: establecimiento de las medidas de seguridad y coordinación de criterios con las Capitanías, propuestas normativas, asesoramiento al sector y participación en foros nacionales e internacionales, tanto en materia de seguridad de actividades subacuáticas, como de titulaciones de buceo profesional y deportivo. • Informes sobre sistemas de navegación y de radiocomunicaciones. • Informes sobre el establecimiento de las cartas electrónicas a bordo de los buques. • Participación en los grupos de trabajo de los Comités y Subcomités de la Organización Marítima Internacional sobre seguridad en la navegación.
Protección marítima	<p>Protección marítima:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Evaluación de los planes de protección de los buques y de las compañías navieras. • Propuesta de expedición del Certificado Internacional de Protección Marítima, obligatorio para cada buque, y sus sucesivas renovaciones y verificaciones. • Propuestas sobre certificaciones individuales para los Oficiales de Protección de los buques y para los responsables de protección de las compañías navieras. • Propuestas e intercambio de información sobre la implantación y seguimiento del Registro Sinóptico Continuo correspondiente a cada buque. <p>Situaciones de crisis:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Control del tráfico marítimo civil y planeamiento de la aportación de recursos del sector marítimo en situaciones de emergencia o crisis nacional o internacional, bajo las directrices del Comité Nacional de Planes Civiles de Emergencia (CNPCE). • Mantenimiento del inventario de los recursos marítimos y sus características técnicas, en atención a las necesidades de la defensa civil para situaciones de crisis o emergencia nacional o internacional. • Actuación como Secretario del Comité Sectorial de Transportes Marítimos, órgano subordinado al CNPCE. • Participación en la Junta de Planeamiento del Transporte Marítimo Oceánico, subordinado al Alto Comité de Planes Civiles de Emergencia de la Organización del Tratado del Atlántico Norte. • Participación en los Comités de la Organización del Transporte del Sur de Europa, vinculado a las actividades de la Organización del Tratado del Atlántico Norte. • Participación en el Comité Marítimo de la Unión Europea Occidental.

ÁREAS	DESCRIPCIÓN DE LAS ACTUACIONES EN MATERIA DE SEGURIDAD MARÍTIMA
Tripulaciones mínimas de seguridad	<ul style="list-style-type: none"> • Elaboración y propuestas de resolución sobre el Cuadro Indicador de Tripulaciones Mínimas de Seguridad asignado a los buques de nueva construcción o recién incorporados a la flota civil española, para lo cual tendrá en cuenta las características del buque o embarcación, equipo y tipo de navegación, proponiendo el número y titulación de los tripulantes que compongan su tripulación mínima de seguridad. • Propuestas de modificación del Cuadro Indicador de Tripulaciones Mínimas de Seguridad como consecuencia de alteraciones de las características técnicas de los buques existentes o de su actividad. • Propuestas de resolución sobre enroles de tripulantes en superior categoría. • Propuestas de resolución de simultáneos a bordo entre especialidades de Puente y Máquinas. • Participación en los grupos de trabajo del Convenio Internacional sobre Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar. • Coordinación con las unidades del Ministerio de Trabajo en materias relacionadas con las jornadas de trabajo y descanso, permisos y vacaciones de la gente de mar. • Participación en los grupos de trabajo de la Organización Internacional del Trabajo sobre las condiciones de trabajo a bordo de los buques extranjeros que escalen en puertos españoles.
Practicaje portuario	<ul style="list-style-type: none"> • Propuestas de autorización de exenciones al servicio portuario de Practicaje. • Propuesta de condiciones técnicas y recursos humanos que deben reunir como mínimo las entidades prestatarias del servicio portuario de Practicaje. • Estudios sobre la necesidad de la existencia del servicio portuario de Practicaje en los puertos españoles. • Propuestas sobre habilitaciones temporales y definitivas de Prácticos de puerto. • Control periódico del cumplimiento de los requisitos de formación y aptitud física de los Prácticos en ejercicio. • Preparación de las pruebas selectivas para la habilitación como Práctico de puerto. • Participación en el órgano de evaluación de exámenes en Madrid y en cada uno de los puertos en los que existan vacantes.
Mercancías peligrosas	<ul style="list-style-type: none"> • Elaboración de informes sobre el transporte marítimo de mercancías peligrosas. • Elaboración de propuestas de autorización de transporte de mercancías peligrosas por vía marítima en el marco del Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas. • Participación en foros nacionales y en los grupos de trabajo de la OMI sobre transporte de mercancías peligrosas. • Elaboración de informes sobre Planes de Emergencia Interior de los puertos españoles en el ámbito de las mercancías peligrosas. • Expedientes relacionados con los transportes de explosivos en régimen de importación. • Autorizaciones de escalas en puertos nacionales de buques extranjeros que transporten explosivos en tránsito.

CONTAMINACIÓN MARÍTIMA

Las actuaciones básicas llevadas a cabo en materia de contaminación marítima por parte de la DGMM y de su Administración Periférica se agrupan en las siguientes tres áreas:

1. Elaboración y aplicación de normativa relacionada con la prevención de la contaminación del mar derivada del tráfico marítimo y las operaciones de los buques.
2. Aplicación del Plan Nacional de Contingencias por Contaminación Marina Accidental.
3. Seguimiento de Convenios Internacionales y Directivas de la Unión Europea relacionadas con la prevención y lucha contra la contaminación marina.



A continuación, se describen las diferentes actuaciones en materia de contaminación marítima para cada una de las áreas identificadas:

ÁREAS	DESCRIPCIÓN DE LAS ACTUACIONES EN MATERIA DE CONTAMINACIÓN MARÍTIMA
<p>Elaboración y aplicación de normativa</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Revisión y aprobación de Manuales de los Planes de Contingencias por derrame de hidrocarburos que se exigen a los buques por los Convenios Internacionales MARPOL y OPRC 90. • Expedición a buques de certificados de responsabilidad civil por daños causados por hidrocarburos transportados como carga: certificados CLC. • Expedición a buques de certificados de responsabilidad civil por daños causados por su combustible: certificados BUNKERS. • Control de los servicios prestados a los buques por las instalaciones de recepción de residuos autorizadas. Autorización de medios flotantes de las instalaciones portuarias receptoras de desechos de los buques. • Exención a la notificación y entrega de residuos para buques de líneas regulares. • Autorización de salidas de buques sin entregar residuos. • Expedición de la certificación para los buques cuya gestión medioambiental, o su diseño, equipo o explotación son tales que el buque genera cantidades reducidas de desechos. • Estudio y resolución de expedientes de hundimiento voluntario de cascos de madera para la formación de biotopos marinos. • Informes sobre desguace de buques. • Informes sobre arrecifes artificiales. • Autorizaciones de vertido de material de dragado al mar. • Autorizaciones de vertidos de desechos al mar desde buques. • Informe sobre cuestiones ambientales y de seguridad marítima en proyectos de ámbito marítimo. • Remisión de las muestras de contaminantes recibidas de las Capitanías al CEDEX-CEPYC para su análisis y utilización en materia de expedientes administrativos sancionadores. • Homologación de productos dispersantes y absorbentes para su utilización en aguas españolas en operaciones de lucha contra la contaminación marina. • Seguimiento de los incumplimientos MARPOL de buques detectados por los medios aéreos de SASEMAR. Remisión del expediente a la bandera del buque si se trata de un buque en tránsito, o inicio de expediente sancionador por una Capitanía si tiene destino a puerto español. • Revisión y elaboración de normas sobre prevención y lucha contra la contaminación. • Colaboración con el Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino en relación con temas de contaminación marina. • Asesoramiento a particulares sobre normativa medioambiental relacionada con la contaminación del mar.
<p>Plan Nacional de Contingencias por Contaminación Marina Accidental</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Coordinación y asesoramiento a las Capitanías en materia de sucesos de contaminación marina. • Asesoramiento, seguimiento y coordinación en operaciones de descontaminación. • Planificación, desarrollo y coordinación de ejercicios de lucha contra la contaminación marina accidental, tanto nacionales, como internacionales. • Asesoramiento en la elaboración de Planes Interiores de Contingencias por Contaminación Marina Accidental, para las instalaciones marítimo-portuarias que manipulan hidrocarburos (puertos, desguaces, terminales, etc.). • Asesoramiento en la elaboración de Planes Territoriales de Contingencias por Contaminación Marina Accidental, para las Comunidades Autónomas costeras. • Homologación de Centros de Formación para impartir los cursos regulados en la Orden FOM 555/2005, sobre formación de personal adscrito a la lucha contra la contaminación en el ámbito de los Planes Interiores de Contingencias (en coordinación con el Área de Formación Marítima). • Planificación de cursos de formación en materia de prevención y lucha contra la contaminación marina, para empleados públicos de las Capitanías. • Participación en Seminarios y Cursos sobre contaminación marina, nacionales e internacionales. • Revisión y actualización del Plan Nacional de Contingencias por Contaminación Marina Accidental.

ÁREAS	DESCRIPCIÓN DE LAS ACTUACIONES EN MATERIA DE CONTAMINACIÓN MARÍTIMA
<p>Seguimiento de Convenios Internacionales y Directivas de la Unión Europea</p>	<ul style="list-style-type: none"> • OMI: Comité de Protección del Medio Marino (MEPC). Seguimiento de Convenios varios: MARPOL, OPRC 90, INTERVENTION, CLC, FIDAC, BUNKERS, BWM, Reciclaje, AFS, etc. Londres. • UE: reuniones de coordinación previas al MEPC. Bruselas. • EMSA: Grupo de Consulta Técnica (CTG), que organiza la actividad de EMSA relativa a la contaminación marina. Lisboa. • Convenio OSPAR: Convenio del Atlántico Nordeste. Comisión de Oslo-París. • Convenio de Londres sobre Vertidos: Secretaría en la sede de OMI. Londres. • Convenio de Barcelona para la Protección del Mar Mediterráneo. • Plan de Acción del Mediterráneo: relacionada con el Convenio de Barcelona. Sede del REMPEC en Malta. • Acuerdo de Bonn para la lucha contra la contaminación en el Mar del Norte: España es miembro observador. • Acuerdo de Lisboa para la lucha contra la contaminación: España es parte, junto con Francia y Marruecos. • Seguimiento del Sistema Comunitario de Información sobre tráfico marítimo de mercancías peligrosas y/o contaminantes «SafeSeaNet». • Seguimiento del Sistema Comunitario de detección de contaminaciones por satélite «CleanSeaNet». • Seguimiento de las Zonas Marinas de Especial Sensibilidad designadas por OMI en las que participa España: Europa Occidental e Islas Canarias.

TRANSPORTE MARÍTIMO

Las actuaciones básicas llevadas a cabo en materia de transporte marítimo por parte de la DGMM y de su Administración Periférica se agrupan en las siguientes tres áreas:

- **Tráfico marítimo.** Actividad comercial relacionada con el transporte de mercancías y pasajeros por mar. En este sentido, el tráfico marítimo implica el seguimiento y control de los contratos de líneas regulares de interés público, así como el estudio y análisis para la simplificación de los trámites que conlleven la facilitación del transporte marítimo.

Los artículos 74.5 y 81.1 de la Ley de Puertos, el Real Decreto 1516/2007, de 16 de noviembre, por el que se determina el régimen jurídico de las líneas regulares de cabotaje marítimo y de las navegaciones de interés público, y el Reglamento (CEE) 3577/1992, del Consejo de 7 de diciembre de 1992, por el que se aplica el principio de libre prestación de servicios a los transportes marítimos dentro de los Estados Miembros (cabotaje marítimo), establecen las funciones ejercidas por la DGMM en esta materia a través de la Subdirección General de Seguridad Marítima y Contaminación.

- **Cabotaje.** Se entiende por cabotaje el transporte de mercancías y pasajeros entre puertos españoles. El desarrollo de sus funciones implica el control de las líneas regulares de cabotaje nacional, así como la autorización a buques extracomunitarios para llevarlo a cabo cuando no se disponga de buques españoles o de la Unión Europea.
- **Transporte marítimo de corta distancia.** El transporte marítimo de corta distancia es un proyecto impulsado por la Unión Europea con el fin de potenciar el transporte de mercancías y pasaje por mar en la UE y así reducir y descongestionar el transporte por carretera.

Las principales actuaciones llevadas a cabo por la Dirección General de Marina Mercante en materia de transporte marítimo de corta distancia se han desarrollado en el marco de las bases enunciadas en el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT), desarrollado por el Ministerio de Fomento con horizonte en el año 2020, en el que se preconiza el desarrollo de una nueva política de infraestructuras y de transportes como instrumento vertebrador de los objetivos de cohesión social y territorialidad y estímulo de la competitividad y del desarrollo económico.



En dicho contexto, la DGMM ha contribuido, desde el primer momento, en el análisis y diagnóstico del sistema de transporte nacional en su modalidad marítima y en la elaboración de las estrategias necesarias en las materias de su competencia para la elaboración y posterior desarrollo de dicho Plan.

A continuación, se describen las diferentes actuaciones en materia de transporte marítimo para cada una de las áreas identificadas:

ÁREAS	DESCRIPCIÓN DE LAS ACTUACIONES EN MATERIA DE TRANSPORTE MARÍTIMO
<p>Tráfico marítimo</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Análisis de las solicitudes para el establecimiento de servicios marítimos de línea regular de cabotaje insular de pasajeros y vehículos en régimen de equipaje y del cumplimiento de los requisitos establecidos en la normativa específica. • Cálculo del importe económico cuya formalización garantice la continuidad de la prestación del servicio. • Seguimiento y control del cumplimiento de las condiciones exigidas para la prestación de servicios de línea marítima regular. • Análisis y estudios sobre las líneas marítimas regulares internacionales, Conferencias Marítimas, etc. • Seguimiento de los Convenios Bilaterales entre la Unión Europea y Terceros Países sobre transporte marítimo con origen o destino a puertos españoles. • Preparación del Plan de Flota para la Operación Paso del Estrecho y seguimiento diario de su desarrollo. • Seguimiento del Convenio sobre Transporte Marítimo entre el Reino de España y el Reino de Marruecos: reparto de cargas, participación de empresas navieras, etc. • Asuntos relacionados con las reclamaciones formuladas por los pasajeros y demás usuarios de los servicios marítimos de línea regular de cabotaje insular de pasajeros y vehículos en régimen de equipaje. • Análisis de la disponibilidad de buques comunitarios para la realización de navegaciones reservadas a dichos buques. • Análisis sobre la idoneidad de los buques no comunitarios propuestos por las empresas para la realización de navegaciones de cabotaje insular. • Propuestas de resolución sobre el fletamento de buques no comunitarios para navegaciones de cabotaje y tramitación ante las Administraciones de Aduanas y Capitanías de los puertos de carga y descarga. • Seguimiento del Convenio Internacional para la Facilitación del Tráfico Marítimo (FAL) y participación en el correspondiente Comité de la OMI. • Propuestas normativas sobre armonización de los procedimientos sobre Despacho de Buques a aplicar por las Capitanías, y de desarrollo del Reglamento sobre Despacho de Buques. • Estudio, en coordinación con Puertos del Estado, de los procedimientos necesarios para la puesta en marcha, seguimiento y actualización del Despacho unificado. • Procedimientos sobre fondeos de buques en aguas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, distintas a las aguas situadas en las zonas de servicio portuarias. • Propuestas de resolución sobre la utilización de buques no comunitarios en la realización de campañas oceanográficas, investigaciones sísmicas o petrolíferas, tendido de cables submarinos, etc. • Régimen de navegaciones de buques de pasaje distintas al tráfico de línea regular de cabotaje insular de pasajeros y vehículos en régimen de equipaje. Propuestas de resolución sobre los procedimientos de recuento y registro de pasajeros de los buques de pasaje que escalen en puerto español. • Propuestas de resolución sobre embarques de tripulantes de nacionalidad no comunitaria en los buques registrados en la UE que realicen navegaciones de cabotaje insular. • Propuestas de resolución sobre embarques de tripulantes de nacionalidad no comunitaria en buques inscritos en el Registro Ordinario y en el Especial, en aplicación del Reglamento de la Ley de Extranjería. • Participación en los grupos de trabajo de los Convenios de la Organización Internacional del Trabajo sobre documentos para el embarque de tripulantes, certificaciones médicas y el Documento de Identificación para la Gente de Mar. • Propuestas normativas sobre actualización del Rol de Despacho y Dotación y su informatización.

ÁREAS	DESCRIPCIÓN DE LAS ACTUACIONES EN MATERIA DE TRANSPORTE MARÍTIMO
<p>Tráfico marítimo (cont.)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Elaboración del Pliego de Prescripciones Técnicas de los contratos administrativos de líneas de interés público. • Análisis de las propuestas de las empresas licitadoras, en el ámbito del tráfico marítimo. • Informes y propuestas sobre actualización de las tarifas a aplicar por las empresas adjudicatarias, en función de las variaciones del IPC. • Reconocimientos e inspecciones de los buques en relación al cumplimiento de los pliegos de prescripciones técnicas. • Seguimiento del cumplimiento del contrato por parte de las empresas adjudicatarias del mismo, y expedición de las certificaciones pertinentes. • Sustituciones e incorporaciones de buques a los contratos adjudicados. • Informes y propuestas de autorización sobre las prescripciones técnicas de los contratos administrativos adjudicados. • Tramitación de las reclamaciones de los pasajeros y usuarios de los servicios marítimos sujetos a contrato administrativo. • Funciones propias de enlace nacional en materia del «transporte marítimo de corta distancia» («short sea shipping Focal Point»), así como aquéllas relacionadas con la Oficina Española para la Promoción del Transporte Marítimo de Corta Distancia. • Seguimiento y participación en las iniciativas institucionales de ámbito nacional, en el seno de la Unión Europea e internacionales sobre transporte marítimo de corta distancia, así como las labores de coordinación que tales funciones llevan asociadas. • Definición y elaboración de estudios y proyectos sobre transporte marítimo de corta distancia, mediante contratación administrativa u otros procedimientos. • Evaluación de propuestas de servicios de transporte marítimo de corta distancia para su posible consideración en el ámbito de los instrumentos incentivadores del transporte de cabotaje. • Mantenimiento de estadísticas de transporte marítimo de corta distancia, así como de transporte intermodal con fase marítima de cabotaje europeo. • Estudio de la idoneidad de los buques a adquirir por parte de las empresas solicitantes de Aval del Estado, para la realización de la actividad pretendida. • Análisis de la documentación aportada por la empresa solicitante respecto de la explotación naviera del buque, y realización de los cálculos económicos necesarios para el horizonte suficiente que permita averiguar la rentabilidad de la explotación. • Estudio de los mercados de fletes en los que actuarán los buques objeto de adquisición, al objeto de determinar la viabilidad de la inversión. • Evaluación de las previsiones de costes fijos y variables y gastos a soportar por la empresa naviera solicitante del Aval, para la explotación del buque o buques a adquirir, así como de las condiciones de los préstamos hipotecarios correspondientes como base para las previsiones de las cargas financieras. • Cálculos y análisis relativos a evaluar la capacidad de recuperación de la inversión por parte de la empresa naviera. • Análisis e informes sobre el mercado internacional de fletes y otros indicadores económicos del sector del transporte marítimo. • Elaboración de las estadísticas del tráfico marítimo exterior, es decir, de los transportes marítimos de mercancías y pasajeros en régimen de importación y de exportación. • Elaboración de estadísticas del tráfico de cabotaje, tanto de los servicios marítimos de línea regular continental e insular, como de los tráficos no regulares. • Análisis estadístico de los tráficos, flujos marítimos y estudios sobre la oferta y demanda, y participación de la flota española: tendencias, desviaciones típicas, varianzas. • Informes sobre el transporte marítimo nacional y el sector naviero aplicando técnicas DAFO (fortalezas y debilidades, amenazas y oportunidades). • Informes sobre previsiones de crecimiento de los tráficos.

ÁREAS	DESCRIPCIÓN DE LAS ACTUACIONES EN MATERIA DE TRANSPORTE MARÍTIMO
Cabotaje	<ul style="list-style-type: none"> • Prestación de servicios de línea regular de cabotaje insular de pasajeros y vehículos en régimen de equipaje. • Transportes marítimos no regulares reservados a buques comunitarios. • Autorización a buques extracomunitarios para llevar a cabo cabotaje nacional.
Transporte marítimo de corta distancia	<ul style="list-style-type: none"> • Elaboración del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes en su modalidad referida al transporte marítimo. • Elaboración del Plan Sectorial de Transporte Marítimo y Puertos en coordinación con Puertos del Estado. • Desarrollo de las Autopistas del Mar, como acción específica de la promoción del transporte marítimo de corta distancia de calidad y objetivo prioritario del Plan Sectorial de Transporte Marítimo y Puertos y de la política común europea de transportes: <ol style="list-style-type: none"> 1. Autopista del Mar de la fachada Atlántica-La mancha-Mar del Norte. 2. Autopista del Mar del Mediterráneo Occidental. • Redacción de un nuevo procedimiento para la concesión de Avales del Estado para la financiación de operaciones de crédito destinadas a la renovación y modernización de la flota mercante española, medida plenamente autorizada por la Comisión Europea en el marco de las Directrices comunitarias sobre ayudas de Estado al transporte marítimo. • Participación activa en las reuniones de Enlaces Nacionales y Comités de programas comunitarios, convocadas por la Comisión Europea sobre transporte marítimo de corta distancia y Autopistas del Mar.

Titulaciones y formación marítima

La Dirección General ejerce sus **competencias, tanto en el ámbito de la formación y expedición de títulos para el ejercicio de profesiones marítimas, como en el de las titulaciones de recreo**, con un tratamiento y especificidades tan diferentes que sugieren explicar en detalle cómo y por qué se desarrollan.

El esquema que se muestra en la página siguiente recoge las diferentes actuaciones, tanto en el ámbito profesional, como en el de recreo.

Titulaciones y formación marítima profesional

Titulaciones de recreo

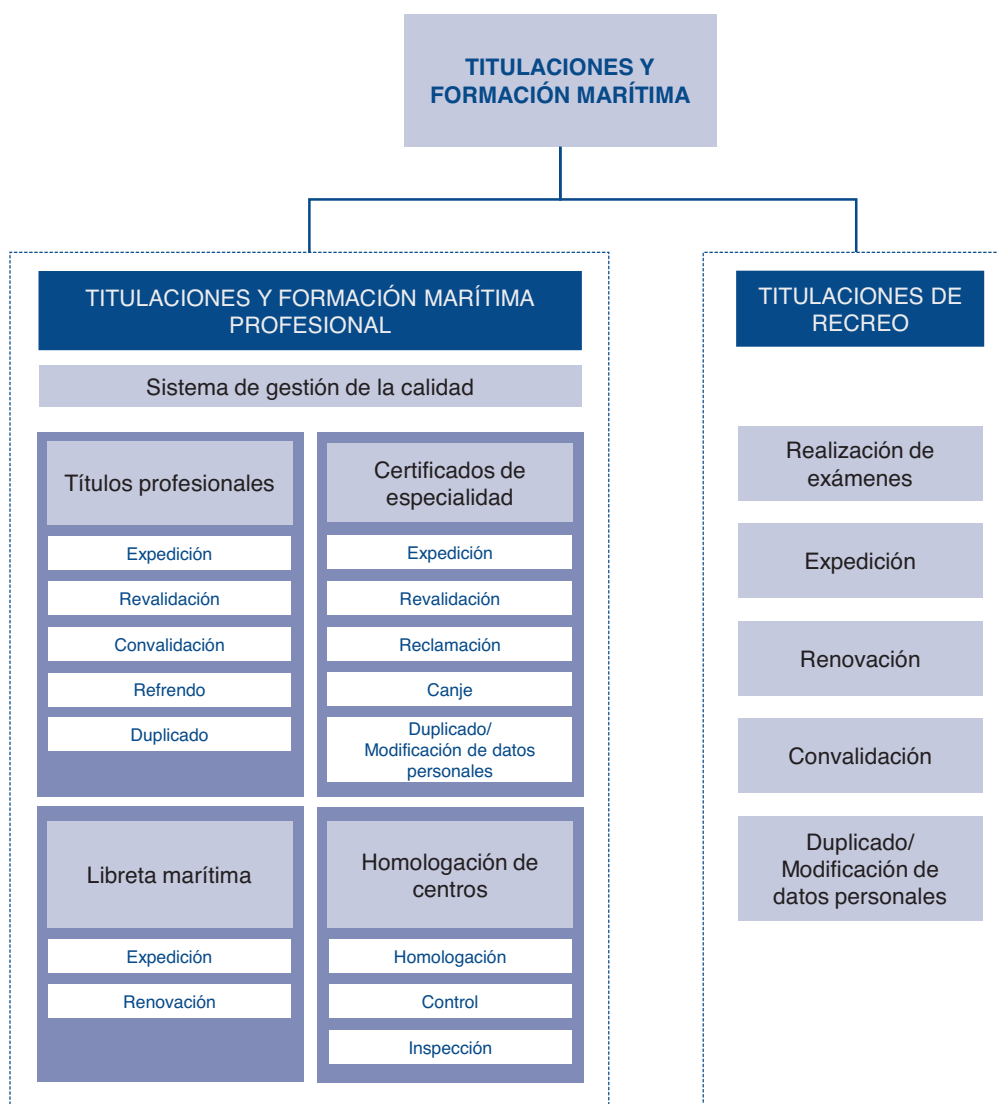
TITULACIONES Y FORMACIÓN MARÍTIMA PROFESIONAL

En el ámbito de las titulaciones y formación marítima profesional, la **Dirección General expide aquellas titulaciones profesionales que habilitan para ejercer una profesión en buques mercantes y determina la formación de las tripulaciones en materia de seguridad marítima**. El marco legal de las funciones desarrolladas en este ámbito queda determinado en el artículo 86.9 de la Ley 27/1992, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, que establece las siguientes competencias: «*El registro y control del personal marítimo civil, la composición mínima de las dotaciones de los buques civiles a efectos de seguridad, la determinación de las condiciones generales de idoneidad, profesionalidad y titulación para formar parte de las dotaciones de todos los buques civiles españoles*».

Las titulaciones profesionales de la Marina Mercante en España están determinadas, principalmente, en la **normativa** siguiente: Real Decreto 973/2009, por el que se regula las titulaciones profesionales de la Marina Mercante, Orden de 21 de junio de 2001 del Ministerio de Fomento sobre tarjetas profesionales de la Marina Mercante (modificada por Orden FOM/1839/2005, de 10 de junio, y Orden FOM/983/2007, de 30 de marzo), y Orden FOM/3302/2005, de 14 de octubre, por la que se regula la prueba o curso de actualización preciso para obtener las revalidaciones de las tarjetas de la Marina Mercante (modificada por Orden FOM/884/2008, de 25 de marzo).

Para ejercer una profesión en los buques mercantes, la DGMM expide las correspondientes titulaciones y determina la formación de las tripulaciones en materia de seguridad marítima

ACTUACIONES EN EL ÁREA DE TITULACIONES Y FORMACIÓN MARÍTIMA



Las citadas **funciones** recaen en la Subdirección General de Seguridad Marítima y Contaminación, según el Real Decreto 1037/2009, de 29 de junio, por el que se modifica y desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Fomento.

SISTEMA DE GESTIÓN DE LA CALIDAD

El sistema de titulación y de formación marítima está sujeto a las normas de calidad determinadas, entre otras, en la Orden FOM/1415/2003, de 23 de mayo, por la que se regula el sistema de calidad y las auditorías externas exigidas en la formación y expedición de títulos para el ejercicio de profesiones marítimas. Este Sistema de Gestión de la Calidad ha sido desarrollado siguiendo las pautas determinadas en las norma ISO 9001:2000 y en el documento denominado «Modelo para el aseguramiento de la calidad exigida por la regla I/8 y la sección A/I-8 del convenio STCW-78, en su versión enmendada», cuya aplicación es obligatoria a las actividades cuya competencia corresponda a la DGMM.

Para la Dirección General, la Calidad es un factor esencial para conseguir el máximo nivel de eficacia en los servicios que presta. En el entorno actual, la Calidad, entendida como el conocimiento profundo y la asunción de las necesidades y expectativas de sus clientes externos e internos, y su traducción en políticas, recursos y procedimientos centrados en el cliente, es la base principal

La DGMM ha implantado un sistema de **gestión de la calidad** en el ámbito de las titulaciones marítimas

sobre la que establecer y explotar ventajas competitivas. Desde esta perspectiva, la DGMM ha asumido el compromiso de implantar un **Sistema de Calidad dirigido a conseguir el máximo nivel de calidad en los procesos de expedición y revalidación o renovación de documentos marítimos, y de homologación, control e inspección de centros**, de modo que los profesionales marítimos cuenten con una habilitación conforme a la reglamentación, conozcan y cumplan la normativa existente y sepan satisfacer las necesidades y expectativas del sector.

La DGMM es el órgano responsable en España del Registro de Personal Marítimo, de la expedición de los documentos oficiales necesarios para el ejercicio de profesiones marítimas en los buques civiles y del control de los centros de formación, y, como tal, se compromete a proporcionar los citados servicios a la sociedad y a satisfacer las necesidades de los ciudadanos y las empresas marítimas con las mayores cotas de eficacia y eficiencia. Para estos efectos, los **objetivos de calidad** de la Dirección General son dos:

- Implantar las variaciones que se produzcan en la normativa, y mantener un sistema de aseguramiento de la calidad que, como mínimo, cumpla la normativa nacional e internacional, derivada de las disposiciones del Convenio STCW-78, en su versión enmendada, y las normas ISO 9000.
- Asegurar la mejora continua del Sistema de Gestión de la Calidad y de los procesos en el ámbito de las titulaciones marítimas.

Esta política de calidad cuenta con el compromiso de los órganos directivos de la Organización y el personal responsable de la tramitación de los diferentes asuntos relacionados con la titulación y la formación marítima.

El **Sistema de Gestión de la Calidad** del Área de Formación Marítima (AFM en adelante) **se compone de la siguiente documentación:**

- *Manual de Calidad*: recoge todos los elementos del Sistema de Gestión de la Calidad. En él se define la política, organización y métodos por los que se rige AFM a la hora de llevar a cabo la realización práctica del Sistema de Calidad.
- *Procesos Generales*: procesos comunes y de obligado cumplimiento para todo el personal de los Servicios y Secciones de AFM y Capitanías que trabajan en el ámbito de la titulación y formación marítima.
- *Manuales de Tramitación*: instrucciones específicas que desarrollan los procesos generales de índole técnica de titulación y formación marítima.
- *Especificaciones*: prontuarios de información inmediata, que seleccionan y compilan información ya existente de normativa, notas aclaratorias, impresos y resúmenes de especificaciones, conocidos como «Documentación Relativa a Titulaciones Profesionales» (DRTP) y «Documentación Relativa al Control de Centros» (DRCC).
- *Instrucciones de Servicio y Notas Internas*: complementan e interpretan la normativa, principal entrada de las actividades de la DGMM. Sirven, además, para incorporar al Sistema la información de fuentes externas.
- *Registros de Calidad*: evidencias objetivas que demuestran el grado de implantación del Sistema de la Calidad de AFM.

ACTUACIONES

En materia de titulaciones y formación marítima profesional, **existen cuatro áreas importantes de actuación**, sujetas al Sistema de Gestión de la Calidad:

- Títulos profesionales.
- Certificados de especialidad.

- Libreta marítima.
- Homologación de centros.

Títulos profesionales

Los títulos profesionales **habilitan profesionalmente a quienes ejerzan funciones a bordo de los buques mercantes españoles.**

Para la obtención de los títulos profesionales de la Marina Mercante **se requiere haber completado una formación y**, además, haber adquirido **determinada experiencia profesional**, de acuerdo con lo dispuesto en el Convenio de la Organización Marítima Internacional sobre normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar (STCW en adelante), de 1978, en su versión enmendada.

El **título** es el documento expedido por la Administración de un Estado parte del Convenio STCW, y la **tarjeta profesional** el que expide la DGMM acreditando que su titular está en posesión de dicho título

El órgano competente para aplicar las normas del Convenio STCW en España es el Ministerio de Fomento, a través de la DGMM, mientras que las titulaciones para los buques pesqueros son expedidas por el Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, a través de la Secretaría General del Mar, así como por las Comunidades Autónomas con competencias en esta materia.

Antes de comenzar a describir los títulos profesionales que existen, deben aclararse dos conceptos:

- **Título profesional:** título profesional de Marina Mercante expedido por la Administración de un Estado parte del Convenio STCW.
- **Tarjeta profesional:** documento expedido por el Ministerio de Fomento, a través de la DGMM, que acredita que su titular está en posesión de un título profesional o del correspondiente refrendo (reconocimiento de un título profesional extranjero) exigido por las disposiciones del Convenio STCW, y que faculta a su titular para prestar servicio a bordo de los buques mercantes de arque, potencia y medios de propulsión determinada, con el cargo estipulado y desempeñando las funciones previstas para el nivel de responsabilidad especificado. Las tarjetas tendrán una validez de 5 años, pudiendo revalidarse 7 meses antes de su caducidad.

De esta manera, los diferentes **títulos profesionales de la Marina Mercante que existen actualmente son:**

Sección de puente o cubierta:

- Capitán de la Marina Mercante.
- Piloto de primera de la Marina Mercante.
- Piloto de segunda de la Marina Mercante.
- Patrón de altura.
- Patrón de litoral.
- Patrón mayor de cabotaje.
- Patrón de cabotaje.
- Patrón portuario.
- Marinero de puente.

Los títulos profesionales habilitan a quienes ejercen funciones a bordo de los buques mercantes españoles, para los que es preciso adquirir una formación y determinada experiencia profesional

La DGMM tiene la competencia para **reconocer títulos extranjeros**, siempre que estén expedidos por países de la UE y para aquellos con los que se hayan firmado los correspondientes acuerdos, al amparo del Convenio STCW

Sección de máquinas:

- Jefe de máquinas de la Marina Mercante.
- Oficial de máquinas de primera de la Marina Mercante.
- Oficial de máquinas de segunda de la Marina Mercante.
- Mecánico mayor naval.
- Mecánico naval.
- Mecánico naval mayor.
- Mecánico naval de primera clase.
- Mecánico naval de segunda clase.
- Marinero de máquinas.

Sección de radiocomunicaciones:

- Oficial radioelectrónico de primera de la Marina Mercante.
- Oficial radioelectrónico de segunda de la Marina Mercante.

En relación con las **titulaciones emitidas por países extranjeros**, se podrán reconocer títulos profesionales de capitán, patrón, oficial u operador de radio expedidos por otros Estados, siempre y cuando sean parte del Convenio STCW. **No se aceptarán para reconocimiento refrendos de títulos expedidos por un Estado diferente al que ha emitido el respectivo título profesional.** El título profesional, cuyo reconocimiento se solicite, deberá incluir el refrendo del Estado que lo haya expedido y que acredite el cumplimiento de las disposiciones del Convenio STCW.

Además, no es posible reconocer titulaciones emitidas por cualquier país firmante del Convenio STCW. A tenor de lo dispuesto en el citado Convenio, el reconocimiento de titulaciones extranjeras precisa de un Acuerdo para el reconocimiento de titulaciones de Marina Mercante, suscrito por el tercer país y España. En este momento, hay acuerdo con cinco países terceros: **Perú, Chile, Argentina, Cuba y México.** Por tanto, hoy por hoy, **sólo se pueden reconocer titulaciones emitidas por estos países, así como por los de la Unión Europea.**

Una singularidad del sistema es que **se puede embarcar a un marino con titulación extranjera por un periodo de 3 meses, antes de efectuar el refrendo definitivo de su título.** Para ello, hay que acreditar un seguro de responsabilidad civil derivada del ejercicio de las funciones a bordo, siempre que el marino extranjero esté en posesión de los mismos certificados de seguridad y especialidad marítima requeridos para los marinos españoles.

Otra cuestión distinta es la relativa a la reserva de **los puestos de capitán y primer oficial en buques de pabellón español** por razón de nacionalidad de los marinos. De acuerdo con la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, **existe una reserva de estos puestos a los ciudadanos de nacionalidad española.** Por tanto, un extranjero no puede ejercer como capitán o primer oficial en buques de pabellón español. Esta generalidad tiene una excepción para buques de dimensiones reducidas y con tráfico limitado a aguas españolas, en los que pueden enrolarse como capitán y primer oficial ciudadanos comunitarios.

Los ciudadanos comunitarios que quieren ejercer estos cargos en buques «pequeños», así como los que tienen la nacionalidad española y están en posesión de un título extranjero de capitán o primer oficial (por ejemplo, un español con un título emitido por Argentina), deben superar previamente **una prueba de conocimiento de legislación marítima española**, regulada en la normativa española, así como más específicamente en la Orden FOM/2285/2004, de 28 de junio. Estas pruebas las lleva a cabo la DGMM, con una frecuencia de tres exámenes al año.

El reconocimiento de un título profesional extranjero se formalizará mediante la expedición de la tarjeta profesional de Marina Mercante y contendrá las mismas atribuciones y limitaciones del respectivo título profesional en cuanto a las condiciones de arqueo del buque, potencia propulsora, zona de navegación o cualquier otra naturaleza, y por el mismo plazo de validez que el título a reconocer.

Además, las **actuaciones** que tienen como resultado la emisión de títulos y tarjetas profesionales que habilitan para ejercer la profesión en buques civiles, de acuerdo con las disposiciones nacionales e internacionales, son:

- **Expedición:** solicitud por primera vez de un título o tarjeta profesional.
- **Revalidación de la tarjeta:** puede producirse por la caducidad de la tarjeta o el aumento de atribuciones.
- **Convalidación:** reconocimiento de tarjetas o títulos profesionales.
- **Refrendo:** reconocimiento de un título profesional extranjero. Sólo serán reconocidos los emitidos por un país de la Unión Europea o con el que se tenga firmado un acuerdo de reconocimiento.
- Para el **ejercicio de determinadas funciones o especialidades** en buques civiles es necesario obtener un **certificado de especialidad**, para lo que es preciso haber **completado una formación específica** en un centro homologado por la DGMM
- **Duplicado:** en caso de pérdida o deterioro del título o de la tarjeta profesional de Marina Mercante en vigor, o para la modificación de datos personales o de certificados de especialidad que figuren en la misma, podrán expedirse duplicados, de acuerdo con los datos del registro de la DGMM.

La tramitación de las citadas actuaciones se realiza en el Área de Formación Marítima de la Subdirección General de Seguridad Marítima y Contaminación o en el Área de Gestión de Títulos de la Capitanía. El órgano **competente para resolver es el Director General de la Marina Mercante o el Capitán Marítimo, salvo en la primera expedición de títulos, cuya competencia le corresponde al Director General de la Marina Mercante.**

Certificados de especialidad

Los certificados de especialidad tienen por objeto **completar o perfeccionar la formación de los profesionales en determinados temas relativos a la seguridad, o habilitar para ejercer determinadas funciones o especialidades en buques civiles**, de acuerdo con el tipo de buque y responsabilidad a bordo. Para la obtención de los certificados **se requiere haber completado una formación que se realiza en centros homologados por la DGMM.**

Las titulaciones profesionales y las tarjetas profesionales facultan para ejercer una profesión en los buques mercantes, mientras que los certificados de especialidad aportan una capacitación para afrontar situaciones de emergencia, así como conocimientos en materia de seguridad en el trabajo, atención médica y supervivencia en la mar y una formación específica para los buques de pasaje y buques tanque. Asimismo, **los miembros de la tripulación de los buques mercantes deberán estar en posesión del correspondiente certificado de especialidad que sea preceptivo según el tipo de buque o la función realizada a bordo**, conforme a lo determinado en los capítulos IV, V y VI del Anexo del Convenio STCW u otras disposiciones internacionales y en las disposiciones nacionales en vigor, mientras que el resto de la tripulación deberá estar en posesión del certificado de formación básica, regulado en la regla VI/1 del Convenio STCW.

Los **certificados de especialidad que existen actualmente son los siguientes:**

- Formación básica.
- Avanzado en lucha contra incendios.

La DGMM lleva a cabo las actuaciones necesarias para **expedir, revalidar, convalidar, refrendar y emitir los duplicados** de los títulos y tarjetas profesionales que habilitan para ejercer una profesión en buques civiles

- Embarcaciones de supervivencia y botes de rescate (no rápidos).
- Botes de rescate rápidos.
- Operador general del sistema mundial de socorro y seguridad marítima.
- Operador restringido del sistema mundial de socorro y seguridad marítima.
- Familiarización en buques tanque.
- Buques petroleros.
- Buques gaseros.
- Buques quimiqueros.
- Básico de buques de pasaje.
- Buques RO-RO de pasaje y buques de pasaje distintos a buques RO-RO.
- Radar de punteo automático (ARPA).
- Compensador de agujas náuticas.
- Operador de muelle y terminal que manipulen mercancías peligrosas.
- Manipulación de mercancías peligrosas para componentes de Organizaciones portuarias.
- Nivel operativo básico en materia de prevención y lucha contra la contaminación en las operaciones de carga, descarga y manipulación de hidrocarburos en el ámbito marítimo y portuario.
- Nivel operativo avanzado en materia de prevención y lucha contra la contaminación en las operaciones de carga, descarga y manipulación de hidrocarburos en el ámbito marítimo y portuario.
- Nivel superior de dirección en materia de prevención y lucha contra la contaminación en las operaciones de carga, descarga y manipulación de hidrocarburos en el ámbito marítimo y portuario.
- Oficial de protección del buque.
- Oficial de la compañía en protección marítima.
- Patrón profesional de embarcación de recreo.
- Patrón profesional de instalaciones y dársenas portuarias.

Las **actuaciones** que tienen como resultado la emisión de un certificado de especialidad son las siguientes:

- **Expedición:** solicitud por primera vez de un certificado de especialidad.
- **Revalidación:** emisión de un certificado de especialidad que tiene caducidad por ese concepto (certificados de operador general y operador restringido del sistema mundial de socorro y seguridad marítima, familiarización de buques tanque, buques petroleros, buques gaseros, buques quimiqueros, básico de buques de pasaje y buques ro-ro de pasaje y buques de pasaje distintos a buques ro-ro).
- **Reclamación:** cuando el certificado de especialidad tenga un defecto de forma (datos erróneos).

La DGMM lleva a cabo las actuaciones necesarias para **expedir, revalidar, admitir reclamaciones, canjear y emitir los duplicados** de los certificados de especialidad que habilitan para ejercer determinadas funciones en buques civiles

- **Canje:** se utilizará cuando se disponga de un certificado de especialidad con formato antiguo, es decir, que en su texto no se indique la enmienda al Convenio STCW del año 1995.
- **Duplicado:** solicitud de emisión de un certificado de especialidad ya expedido (pérdida, robo, etc.).
- **Modificación** de datos personales: de aplicación por cualquier modificación de los datos personales que figuran en el certificado de especialidad.

La tramitación de las citadas actuaciones se realiza en el Área de Formación Marítima de la Subdirección General de Seguridad Marítima y Contaminación o en el Área de Gestión de Títulos de la Capitanía. **Los certificados llevarán la firma del Director General de la Marina Mercante y el Jefe del Área de Formación Marítima/Subdirector General Adjunto de Seguridad Marítima y Contaminación o, en su caso, el Capitán Marítimo.**

Libreta marítima

La libreta marítima es un documento oficial con una doble función: por un lado, es el **documento de identidad del marino** aceptado internacionalmente y, por otro, mantiene un **registro de los embarques y desembarques** de su poseedor.

En cumplimiento del Convenio de la Organización Internacional del Trabajo sobre documentos de identidad de la gente de mar, adoptado en Ginebra el 13 de mayo de 1958, **la libreta marítima se expedirá a los ciudadanos españoles poseedores de títulos profesionales de Marina Mercante o de pesca, así como del certificado de formación básica** que lo soliciten.

La fotografía del titular de la libreta marítima, que se encuentra en la cubierta de la misma, tiene que ser renovada cada 5 años. Siempre que la fotografía esté actualizada, la libreta es válida como documento acreditativo de los enroles de su titular, en tanto en cuanto disponga de hojas en blanco para tal efecto.

Con respecto a las embarcaciones en buques y el uso de la libreta marítima, es importante señalar que:

- Los tripulantes de nacionalidad española tienen que estar en posesión de la libreta marítima.
- Los tripulantes de otras nacionalidades podrán embarcar con el documento de identidad del marino emitido por su País o, en su defecto, por el certificado de embarco.
- El personal ajeno a la tripulación y el pasaje de un buque, tales como familiares acompañantes, personal de empresas contratadas para hacer mantenimiento a bordo, personal científico, etc., y que no dispongan de libreta marítima, por no estar en posesión de un título profesional de Marina Mercante o de pesca o de un certificado de especialidad marítima, pueden embarcar en los buques siempre que acrediten, ante el Capitán del buque correspondiente, que están en posesión de un seguro de muerte o accidentes, con ocasión de los viajes marítimos para los que se despacha el buque.

Los **actuaciones** en relación con la libreta marítima son dos:

- La **expedición**, que hace referencia a la solicitud por primera vez de la libreta marítima.
- La **renovación**, de aplicación en caso de duplicado, pérdida, robo, modificación de datos personales o ausencia de hojas en blanco.

La tramitación de la libreta marítima se realiza en el Área de Formación Marítima de la Dirección General o en el Área de Gestión de Títulos de la Capitanía/Distrito.

La libreta marítima es el **documento de identidad del marino** que mantiene un registro de los embarques y desembarques realizados por su titular

Para que un **centro de formación** pueda impartir cursos para la expedición de títulos profesionales y certificados de especialidad, **necesita obtener una homologación por parte de la DGMM**, que será publicada en el Boletín Oficial del Estado

Homologación de centros de formación

La homologación de centros de formación tiene por objeto **habilitar a determinados centros de formación para que puedan impartir los contenidos teóricos y prácticos que conducen a la expedición de titulaciones profesionales y certificados de especialidad** contemplados en la Orden FOM/2296/2002, de 4 de septiembre, y en la Orden FOM/555/2005, de 2 de marzo. Se podrán homologar, además, los centros sujetos a la normativa siguiente: Orden de 30 de mayo de 1990 (mercancías peligrosas), Orden de 14 de diciembre de 1992 (compensador de agujas), Orden de 20 de mayo de 2005 (contaminación) y Orden FOM/3302/2005 (actualización de tarjetas profesionales), y los centros que siguen el Código Internacional de Protección Marítima.

Tanto los centros públicos que deseen impartir los cursos de formación para la obtención de los títulos profesionales, como los centros públicos o privados que deseen impartir los cursos de formación para la obtención de los certificados de especialidad, deben solicitar la correspondiente homologación a la DGMM.

Durante el proceso de homologación es necesario realizar una inspección del centro, con el fin de verificar el cumplimiento de los requisitos exigidos para cada tipo de curso solicitado. El órgano responsable para realizar la inspección será:

- Subdirección General de Inspección Marítima, a través del Área de Inspección Radiomarítima, cuando se soliciten cursos relativos al GMDSS.
- Subdirección General de Seguridad Marítima y Contaminación, a través del Área de Contaminación Marítima, cuando se soliciten cursos relativos a formación en materia de prevención y lucha contra la contaminación.
- Capitanía cuando se soliciten cursos no contemplados en el punto anterior y el centro se localice en una Comunidad Autónoma con litoral.
- Subdirección General de Seguridad Marítima y Contaminación, a través del Área de Formación Marítima, cuando el centro se encuentre en una Comunidad Autónoma sin litoral.

La validez de las homologaciones de los centros varía según el tipo de titulación a obtener. Así, para el caso de la homologación de un centro que imparta cursos que conduzcan a la obtención de un título profesional, la duración es de 5 años, mientras que para el caso de la homologación de un centro que imparta cursos que conduzcan a la obtención de un certificado de especialidad, la duración es de 2 años, salvo la de los cursos de formación en materia de prevención y lucha contra la contaminación, cuya duración es de 5 años. En el caso de certificados relativos a protección marítima, la homologación no tiene caducidad.

La resolución que contiene **la homologación se publica en el Boletín Oficial del Estado**; sin embargo, el centro podrá comenzar a impartir la formación de manera previa, siempre que haya sido homologado por la Dirección General. Asimismo, el centro de formación podrá solicitar la correspondiente prórroga de la homologación de manera previa a la finalización de la validez de la misma.

La tramitación de la homologación de centros de formación se realiza en el Área de Formación Marítima de la Subdirección General de Seguridad Marítima y Contaminación. El órgano **competente para resolver es el Director General de la Marina Mercante**.

Una vez homologado el centro, **la DGMM tiene la potestad para inspeccionar los centros de formación** al objeto de comprobar el cumplimiento de lo establecido, tanto en la Orden FOM/2296/2002, como en la Orden FOM/555/2005, retirando la homologación cuando se compruebe que algunas de las condiciones que sirvieron de base para las mismas, el desarrollo de los cursos o las pruebas de evaluación hayan sido incumplidas o modificadas de forma sustancial. La retirada de la homologación deberá ir precedida de un apercibimiento con un plazo de 3 meses para subsanar los incumplimientos observados. Transcurrido este plazo sin haber demostrado la corrección de los motivos del incumplimiento, se procederá a la retirada de la homologación. Dicha retirada se efectuará mediante resolución del Director Gene-

ral de la Marina Mercante de forma motivada. Dicha retirada se podrá producir por alguno de los siguientes motivos:

- Incumplimiento de las condiciones de homologación.
- Impartición del curso o realización de pruebas de aptitud con unos niveles de exigencia o de calidad inadecuados.
- Falta de presentación por el centro del informe de auditoría externa e independiente de su sistema de calidad.

TITULACIONES DE RECREO

En lo relativo a náutica de recreo, la Dirección General expide las titulaciones que **facultan para manejar embarcaciones de recreo o deportivas que no tengan fin comercial**. Tales titulaciones no tienen carácter profesional y habilitan exclusivamente para el gobierno de este tipo de embarcaciones, no pudiendo realizar actividades de transporte de carga o de pasajeros que sean de pago, ni pesca no deportiva.

Las titulaciones de recreo están determinadas, principalmente, en la **normativa** siguiente: Orden FOM/3200/2007, de 26 de octubre, por la que se regulan las condiciones para el gobierno de embarcaciones de recreo, y, en concreto, los títulos náuticos que habilitan para el gobierno de las embarcaciones de recreo y las motos náuticas, sus atribuciones, y los requisitos exigidos, en cada caso, para su obtención; y el Real Decreto 259/2002, de 8 de marzo, por el que se actualizan las medidas de seguridad en la utilización de las motos náuticas.

Antes de describir los diferentes tipos de títulos de recreo, se deben aclarar dos conceptos:

- **Título:** documento que se expide al interesado, una vez superadas las condiciones para su obtención, y que habilita a su poseedor para el gobierno de embarcaciones de recreo. Los títulos tienen un periodo de validez de 10 años, transcurrido el cual podrán renovarse con la aportación de un nuevo certificado médico. No obstante lo anterior, las personas mayores de 70 años de edad deberán renovar el título cada 2 años.
- **Tarjeta:** documento acreditativo de la posesión de un título de recreo. El patrón de la embarcación, siempre que se haga a la mar, deberá estar en posesión de la tarjeta en vigor.

Las **titulaciones existentes** son las siguientes:

- **Capitán de Yate.** Gobierno de embarcaciones de recreo, a motor o a motor y vela, sin limitación alguna.
- **Patrón de Yate.** Gobierno de embarcaciones de recreo, a motor o a motor y vela, hasta 20 m de eslora y potencia de motor adecuada, en navegaciones realizadas entre la costa y la línea de 60 millas paralela a la misma.
- **Patrón de Embarcaciones de Recreo (PER).** Gobierno de embarcaciones de recreo, a motor o a motor y vela, hasta 12 m de eslora y potencia de motor adecuada, en navegaciones realizadas entre la costa y la línea de 12 millas paralela a la misma. Asimismo, se podrá realizar navegación interinsular en los archipiélagos balear y canario.
- **Patrón de Navegación Básica (PNB).** Gobierno de embarcaciones de recreo que en su navegación no se alejen más de 5 millas, en cualquier dirección, de un abrigo, con las siguientes limitaciones:
 - Embarcaciones de recreo de vela, hasta 8 m de eslora.

Titulaciones y
formación marítima
profesional

Titulaciones de recreo

Los **títulos de recreo** habilitan a su titular a **gobernar embarcaciones de recreo o deportivas que no tengan fin comercial**. A través de la **tarjeta** se acredita que se está en posesión del título

- Embarcaciones de recreo de motor hasta 7,5 m de eslora, con potencia de motor adecuada a la misma.

Con este título, se podrán gobernar motos náuticas.

- **Patrón de Moto Náutica A.** Manejo de motos náuticas de potencia igual o superior a 110 C.V.
- **Patrón de Moto Náutica B.** Manejo de motos náuticas de potencia igual o superior a 55 CV e inferior a 110 C.V.

Adicionalmente, hay dos títulos que se obtienen a través de las Federaciones náutico-deportivas de motonáutica y de vela:

- Patrón de Moto Náutica C. Manejo de motos náuticas de potencia inferior a 55 C.V.
- Licencia federativa. Gobierno de embarcaciones de recreo hasta 6 m de eslora y una potencia máxima de motor de 40 kW (54 CV), en navegaciones diurnas en zonas delimitadas por la Capitanía.

Además, los **titulados profesionales marítimos de la sección de puente podrán gobernar las embarcaciones de recreo** de acuerdo con las atribuciones de su título profesional, **y los titulados profesionales y académicos**, teniendo en consideración la formación recibida, **podrán convalidar su título** por la titulación náutica de recreo correspondiente, de acuerdo con los criterios de convalidación establecidos en el Anexo I de la Orden FOM/3200/2007.

Es importante señalar que **existen una serie de embarcaciones y aparatos flotantes en los que no es necesario disponer de un título**, durante el día y en las zonas delimitadas por la Capitanía (sin poder superar nunca los límites del título de Patrón de Navegación Básica):

- Embarcaciones a motor hasta 4 m de eslora y con una potencia máxima de 11,03 kW.
- Embarcaciones a vela hasta 5 m de eslora.
- Artefactos flotantes o de playa, piraguas, kayacs, canoas sin motor, patines con pedales o a motor de potencia inferior a 3,5 kW.
- Tablas a vela o tablas deslizantes a motor, o instalaciones flotantes fondeadas.

Además, no se necesita título alguno de la DGMM para la realización de las actividades de preparación y participación en competiciones oficiales, tanto de vela, como de motonáutica.

Las **actuaciones** relacionadas con los procedimientos relativos a títulos y tarjetas de recreo son los siguientes:

- **Realización de examen:** para la obtención de cualquiera de las titulaciones citadas el interesado deberá aprobar un examen teórico realizado por la DGMM, y un examen práctico realizado por escuelas u organismos homologados, si bien éste último puede sustituirse por la realización de unas prácticas básicas de seguridad y navegación, realizadas únicamente en las Escuelas homologadas para tal fin por las Comunidades Autónomas o la DGMM. Estas Escuelas emitirán una certificación acreditativa de haber realizado las prácticas, y para el caso de manejar embarcaciones a vela será preciso realizar unas prácticas específicas.

La DGMM establecerá anualmente el número de convocatorias ordinarias para cada título y el lugar del examen teórico. Finalizado el plazo de solicitud de matrícula, el Subdirector General de Seguridad Marítima y Contaminación nombrará al tribunal que revisará las matrículas para autorizarlas o denegarlas. A continuación, se publicará la lista provisional de admitidos y excluidos a los exámenes, así como la fecha y lugar de celebración del mismo.

- **Expedición:** solicitud por primera vez de un título o tarjeta de recreo. Una vez cumplidas las condiciones determinadas para cada título (edad, examen teórico aprobado, examen práctico superado o certificación de las prácticas básicas de seguridad y navegación, y certificado médico), el interesado podrá solicitar del órgano en el que haya superado el último examen teórico (DGMM o Comunidad Autónoma) la expedición del título.
- **Renovación:** renovación de la tarjeta por caducidad de la misma.
- **Convalidación:** convalidación de tarjetas o títulos de recreo de acuerdo con los criterios establecidos por la DGMM.
- **Duplicado:** solicitud de emisión de un título de recreo ya expedido.
- **Modificación de datos.**

Con respecto al **reparto de competencias entre la Dirección General y las Comunidades Autónomas** en esta materia, es preciso señalar que **éstas podrán asumir ciertas competencias no reservadas de forma exclusiva al Estado**, en tanto que el artículo 148.1.19 del texto constitucional les confiere dicha posibilidad en lo relativo a la materia de promoción del deporte y de la adecuada utilización del ocio. Esta facultad se ha traducido en la práctica en una serie de acuerdos concretos de traspaso de competencias. Así, las CC.AA. que hayan asumido el ejercicio efectivo de las competencias en la materia y servicios generales de la DGMM en el ámbito de su territorio, podrán tramitar cuestiones como la autorización de apertura de escuelas de enseñanza náutica, la realización y control de los exámenes para el acceso a titulaciones náutico-deportivas y la expedición de los títulos correspondientes. **En la actualidad se encuentran transferidas dichas competencias a las siguientes Comunidades Autónomas:** Andalucía, Cantabria, Cataluña, Ceuta, Comunidad Valenciana, Islas Baleares, Islas Canarias, Melilla, Murcia, Galicia, País Vasco y Principado de Asturias. En el caso de CC.AA. que no hayan asumido dichas competencias, la DGMM ejercerá la totalidad de las funciones, realizando las Capitanías correspondientes aquellas funciones que hayan sido delegadas por la DGMM.

Por lo tanto, **la DGMM desarrollará funciones en todo el territorio nacional en aquellas materias no transferidas, en aquellos territorios que no hayan asumido competencias por la correspondiente Comunidad Autónoma y en aquellos casos en los que exista una petición de una C.A. a esta DGMM para gestionar determinadas funciones.**

Por otro lado, **la DGMM es competente para tramitar convalidaciones** en aquellas CC.AA. que no hayan asumido competencias en la materia, cuando conste en el Registro de Personal Marítimo que la Dirección General ha expedido el título que se solicita convalidar, y en aquellos casos en que exista una petición de una C.A. a esta DGMM para gestionar dichas funciones.

Las **funciones** recaen en la Subdirección General de Seguridad Marítima y Contaminación, conforme a lo dispuesto en el Real Decreto 1037/2009, de 29 de junio, por el que se modifica y desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Fomento. Por lo tanto, la tramitación de los procedimientos en esta materia se realiza en el Área de Formación Marítima de la Subdirección General de Seguridad Marítima y Contaminación. **Los títulos son firmados por el Director General de la Marina Mercante y el Responsable del Servicio de Titulaciones Náuticas de Recreo y las tarjetas por el Director de Programa.**

APLICACIONES INFORMÁTICAS

Aplicación de titulaciones profesionales

Mediante esta aplicación se tramitan los expedientes relacionados con los títulos y tarjetas profesionales de marina mercante, así como los certificados de especialidad. La aplicación permite la gestión de expedientes, la grabación de tasas asociadas a estos expedientes y la consulta de titulaciones y certificados de marina mercante de la gente de mar.

Determinadas CC.AA. tienen transferidas las competencias para la autorización de apertura de escuelas de enseñanza náutica, la realización y control de los exámenes para el acceso a titulaciones náutico-deportivas y la expedición de los títulos correspondientes

normalizados para la remisión de documentación, el requerimiento de subsanación, la denegación, etc. Una vez autorizado el expediente, se puede imprimir el título, la tarjeta o el certificado de especialidad correspondiente. Las tarjetas profesionales se imprimen en papel timbrado de la Fábrica Nacional de Moneda y Timbre, según el formato aprobado internacionalmente en el Código STCW.

A través de la consulta se pueden comprobar todos los títulos y certificados que posee un ciudadano, con indicación de las atribuciones que posee y las fechas de caducidad de tarjetas y certificados.

Aplicación de titulaciones de recreo

Esta aplicación sirve para tramitar los expedientes relacionados con los títulos que habilitan para el gobierno de embarcaciones de recreo. Al igual que la aplicación de títulos profesionales, se puede gestionar estos expedientes, así como consultar las distintas titulaciones que posee un ciudadano.

Una vez autorizado un expediente, la aplicación permite la impresión del título y de la tarjeta correspondiente.

Inspección de buques

Las competencias relativas a Inspección de Buques que ostenta la DGMM consisten en la **ordenación y ejecución de las inspecciones y controles técnicos, radioeléctricos, de seguridad y de prevención de la contaminación de todos los buques civiles españoles, de los que se hallen en construcción en España y de los extranjeros en los casos autorizados por los acuerdos internacionales. En este ámbito se incluyen las aprobaciones y homologaciones de los aparatos y elementos del buque o de los materiales o equipos del mismo**, por razones de tutela de la seguridad marítima, de la vida humana en la mar y de la navegación.

Según establece el artículo 86.5 de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, **la realización efectiva de las inspecciones** y controles antes señalados podrán efectuarse, bien directamente **por el Ministerio de Fomento** (a través de la Subdirección General de Inspección Marítima de la DGMM o de las correspondientes Capitanías y Distritos), **o bien a través de entidades colaboradoras**, que, en todo caso, actuarán bajo los criterios y directrices emanados de la Administración titular, pudiendo percibir como contraprestación de sus servicios las compensaciones económicas que se establezcan para cubrir sus costes.

Así, las Capitanías también ejercen competencias relativas a inspección, según lo dispuesto en el artículo 88.3 f) de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, procediendo a la supervisión de la inspección técnica de los buques civiles españoles, de los que se hallen en construcción en España, de los extranjeros en casos autorizados por los acuerdos internacionales y de las mercancías a bordo de los mismos, especialmente de las clasificadas internacionalmente como peligrosas, así como de los medios de estiba y desestiba en los aspectos relacionados con la seguridad marítima. En este sentido, el Real Decreto 638/2007, de 18 de mayo, por el que se regulan las Capitanías Marítimas y los Distritos Marítimos, cita en su artículo 13, entre otras funciones, las relativas a la ordenación y ejecución de las inspecciones de los buques bajo la supervisión del Capitán Marítimo.

Asimismo, los Jefes de Distrito también pueden realizar directamente las actividades de inspección de buques civiles españoles, en el ámbito geográfico de la Capitanía de la que dependen, siempre que estén en posesión de la titulación correspondiente con la actividad inspectora a realizar, según lo dispuesto en el artículo 9 del Reglamento de inspección y certificación de buques civiles, aprobado por el Real Decreto 1837/2000, de 10 de noviembre, y con sujeción a los requisitos técnicos y operativos exigidos por dicha norma, de acuerdo con las instrucciones que al efecto les impartan los Capitanes Marítimos. También, podrán realizar las inspecciones de buques extranjeros en puertos españoles siempre que reúnan los requisitos de titulación exigidos por el punto 2.1.B) o 2.2.a) y b) del Anexo VII del Reglamento por el que se regulan las inspecciones de buques extranjeros en puertos españoles, aprobado por el Real Decreto 91/2003 de 24 de enero. Además, deberán acreditar que cumplen los requisitos a que se refieren los puntos 3 y 4 del citado Anexo.

La DGMM realizará **inspecciones** y controles técnicos y radioeléctricos de los buques civiles **para garantizar la seguridad y la prevención de la contaminación**

Los buques mercantes y de pesca nacionales, los buques extranjeros, las embarcaciones de recreo y las radiocomunicaciones, incluidos los equipos o instalaciones radioeléctricas, están sujetos a la actividad inspectora de la DGMM

Dentro de la actividad inspectora de la Dirección General **se pueden distinguir tres grandes grupos de inspecciones:**

- Inspecciones de **buques nacionales** (mercantes y de pesca).
- Inspecciones de **buques extranjeros** (MOU).
- Inspecciones de **embarcaciones de recreo**.

De manera transversal, se sitúan las inspecciones en materia de **radiocomunicaciones** que afectan, tanto a la actividad inspectora de buques nacionales, como de embarcaciones de recreo.

INSPECCIÓN DE BUQUES NACIONALES (MERCANTES Y DE PESCA)

Corresponde a la Dirección General la **ordenación técnica, impulso, control y, en su caso, ejecución de la función inspectora** de la Administración Marítima, así como la **elaboración de los estándares y criterios técnicos para su realización**.

Así, se entiende por **actividades inspectoras** todas las inspecciones y controles, así como los reconocimientos, aprobaciones, homologaciones, certificaciones y demás actividades que se realicen. Tales actividades tendrán como objeto comprobar que el buque, sus aparatos, elementos, materiales o equipos, tripulación, carga y procedimientos operativos reúnen, respecto al fin al que se destina el buque, las prescripciones y condiciones aplicables de la normativa nacional e internacional vigente en España en materia de seguridad marítima y prevención de la contaminación del medio ambiente marino producida desde los buques.

El marco normativo viene regulado en el **Reglamento de inspección y certificación de buques civiles, a través del Real Decreto 1837/2000**, de 10 de noviembre, que surge debido a la necesidad de establecer un marco normativo específico que regule las condiciones generales y el procedimiento para la realización de las inspecciones y controles de los buques, no sólo debido a la revisión de las anteriores reglamentaciones nacionales, sino también a la incorporación de España a la Unión Europea y a la rápida evolución de la normativa internacional. En lo que afecta a la Organización Marítima Internacional, no sólo se ha producido la aparición de una nueva versión del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974 (SOLAS), en vigor desde 1980, de trascendental importancia para el contenido del Reglamento, enmendada en la actualidad mediante un gran número de resoluciones y complementada con una extensa lista de Códigos internacionales de obligado cumplimiento de acuerdo con las disposiciones del convenio, sino que se han adoptado, han entrado en vigor y se han enmendado nuevos convenios de gran relevancia, como el Convenio internacional para prevenir la contaminación en el mar por los buques, MARPOL 73/78, y numerosos códigos, resoluciones, recomendaciones y directrices que afectan de forma directa o indirecta a la realización de actividades inspectoras de los buques.

El **Reglamento es de aplicación a la flota civil española, así como**, en los términos que en cada caso se establezcan, **a los siguientes buques:**

- a. Los que estando en proceso de construcción en el extranjero, soliciten su abanderamiento bajo pabellón español.
- b. Los que enarbolando pabellón extranjero se encuentren en aguas situadas en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, con las limitaciones que establezca el Derecho internacional, en particular en lo que se refiere a los supuestos de inmunidad.
- c. Los buques, independientemente del pabellón que enarbolan o vayan a enarbolar, que se hallen en construcción, transformación o reforma en España.

Se encuentran excluidos del ámbito de aplicación del Reglamento los siguientes:



Se entiende por **actividad inspectora** todas las **inspecciones, controles, reconocimientos, aprobaciones, homologaciones, certificaciones y demás actividades que se realicen**

La actividad inspectora abarca todas las etapas de la vida del buque: construcción, prestación del servicio y baja

- a. Las embarcaciones proyectadas y destinadas a fines recreativos o deportivos cuyo casco tenga una eslora menor de 2,5 m medida, y las embarcaciones de regatas que tengan sus propias normas de construcción y estén destinadas exclusivamente a la competición.
- b. Los artefactos flotantes de recreo, con independencia de su eslora.
- c. Los buques y embarcaciones afectos a la defensa nacional o a la de otros Estados.
- d. Los artefactos o instalaciones susceptibles de realizar operaciones de exploración o de explotación de recursos naturales marítimos o de destinarse a cualesquiera otras actividades, emplazados sobre el lecho del mar, anclados o apoyados en él.

Las actividades inspectoras abarcarán las siguientes etapas de la vida de un buque:

- a. La *etapa previa al inicio de la construcción*, en la que tendrán como objeto la revisión del proyecto de construcción del buque y toda la documentación técnica asociada.
- b. La *etapa correspondiente a todo el proceso de construcción del buque*, que abarcará todas las realizadas desde la fase de acopio de materiales hasta la finalización de las pruebas oficiales, incluyendo la puesta de quilla del buque y su botadura.
- c. La *etapa durante la cual el buque presta su servicio*, que abarcará todas las realizadas desde el momento en que al buque le sean extendidos los primeros certificados, hasta el momento en que cesen definitivamente sus actividades.
- d. La *etapa final* en que se procede a su desguace o hundimiento voluntario.

Quedarán comprendidas, asimismo, dentro de las actividades inspectoras las actuaciones siguientes:

- a. La recepción, certificación, homologación o aprobación de cualquier material, componente estructural, aparato, elemento, equipo o instalación que vaya a ser incorporado al buque y que tenga una influencia significativa en las condiciones de seguridad marítima o de prevención de la contaminación del medio ambiente marino.
- b. El proyecto y la posterior ejecución de las transformaciones, reformas o grandes reparaciones que se hagan al buque durante su etapa en servicio.

Las actividades inspectoras realizadas en las diferentes etapas de construcción y de servicio del buque, **tendrán los siguientes contenidos relativos a la seguridad marítima y a la prevención de la contaminación del medio ambiente marino:**

REAL DECRETO 1837/2000 POR EL QUE SE APRUEBA EL REGLAMENTO DE INSPECCIÓN Y CERTIFICACIÓN DE BUQUES CIVILES	
ACTIVIDADES INSPECTORAS	
<p>La estructura del buque, su compartimentado y su disposición general</p>	<ul style="list-style-type: none"> • El cálculo del arqueo del buque o de otras características propias del mismo y la medición de sus dimensiones principales. • La estructura resistente del buque y la comprobación de su escantillonado. • La estabilidad en estado intacto, el compartimentado y la estabilidad después de averías. • La asignación de líneas de máxima carga, y la integridad a la estanqueidad. • La protección estructural contra incendios la subdivisión del buque en zonas aisladas, y la protección y aislamiento de los medios de evacuación y de los espacios con alto riesgo de incendio. • La disposición de las vías de evacuación del buque y su integración en el plan de evacuación de éste. • Las instalaciones y disposiciones especiales para prevenir la contaminación del medio marino. • Los alojamientos a bordo en la parte que afecta a la seguridad marítima.

REAL DECRETO 1837/2000 POR EL QUE SE APRUEBA EL REGLAMENTO DE INSPECCIÓN Y CERTIFICACIÓN DE BUQUES CIVILES

ACTIVIDADES INSPECTORAS

Los aparatos, elementos, materiales y equipos instalados en el buque	<ul style="list-style-type: none"> • El equipo propulsor y de gobierno del buque, las máquinas propulsoras principales, así como todos sus servicios y equipos auxiliares. • El equipo principal de generación de energía eléctrica y sus servicios auxiliares, el equipo de emergencia, los cuadros de distribución y la instalación eléctrica general del buque. • Los sistemas y equipos de detección, alarma y extinción de incendios. • Los dispositivos y medios de salvamento, su estiba y situación a bordo, y los medios de puesta a flote, recuperación y embarque. • Los equipos de navegación del buque, su integración y situación a bordo, y las luces y marcas de navegación. • Las instalaciones radioeléctricas (equipos de radiocomunicaciones y sistemas radioeléctricos de ayuda a la navegación). • Las instalaciones y equipos para prevenir la contaminación del medio marino. • Todo el resto de aparatos, elementos, materiales y equipos del buque que influyan en las condiciones de seguridad o de prevención de la contaminación del medio ambiente marino (equipo de cubierta, de fondeo, de carga y descarga, de achique, de lastre, así como las instalaciones y equipos especiales propios de cada tipo de buque).
---	---

Los procedimientos y prescripciones operacionales	<ul style="list-style-type: none"> • La carga, descarga, estiba y desestiba de la carga en general, trincaje a bordo de la carga en unidades, condiciones de transporte de la carga sólida a granel, operaciones especiales de vaciado, llenado o limpieza de tanques con graneles líquidos. • Las mercancías peligrosas o altamente contaminantes, con sus disposiciones especiales de empaquetado, autorización de transporte, carga, descarga, estiba, desestiba, sujeción y cualquier tipo de manipulación a la que puedan estar sometidas. • La comunicación entre tripulantes, los ejercicios de lucha contra incendios y de abandono del buque, los procedimientos para la contención de averías, los planos del sistema de luchas contra incendios, las operaciones de mando desde el puente, el funcionamiento de las máquinas, la información que debe facilitarse a través de manuales, instrucciones, u otros documentos relativos a la seguridad de las operaciones a bordo. • La prevención de la contaminación del medio ambiente marino y de la atmósfera, que incluirá el tratamiento y descarga de hidrocarburos y mezclas oleosas desde la cámara de máquinas, así como de basuras y aguas sucias al mar o la utilización limitada de combustibles contaminantes de la atmósfera.
--	--

La competencia y cualificación profesional de la tripulación de acuerdo con lo dispuesto en el cuadro de tripulaciones mínimas, el conocimiento de las obligaciones y atribuciones que se ha asignado a cada miembro de la tripulación, tanto en la operación normal del buque, como en situaciones de emergencia, así como la preparación y eficacia de los tripulantes en el desempeño de dichas tareas.

El cumplimiento con las disposiciones del Código ISM o CGS, así como las del Código ISPS, con sus disposiciones complementarias nacionales e internacionales, relativas a los buques y a sus respectivas empresas navieras.

Cuando un buque de nueva construcción de pabellón español queda autorizado a prestar el servicio que le corresponda según su clase, deberá someterse a una serie de **reconocimientos programados** realizados en intervalos regulares de tiempo, bien para comprobar el mantenimiento de las condiciones del buque después de la última emisión de un certificado, en cuyo caso supondrán un refrendo de éste, o bien para comprobar si el buque es acreedor a la renovación de dicho certificado si su periodo de validez ha concluido o está próximo a concluir. Existen diferentes tipos de reconocimientos programados, entre otros:

- *Reconocimiento periódico.* Inspección de todos los elementos relacionados con el certificado correspondiente, acompañada de las pruebas que puedan ser necesarias, con objeto de garantizar que se hallan en estado satisfactorio y son idóneos para el servicio a que está destinado el buque. También se verificará que se llevan a bordo todos los certificados, libros de registro, manuales de instrucciones y demás documentación especificada en las prescripciones pertinentes para el certificado del que se trate.

Los buques deberán someterse a una serie de **reconocimientos programados** en intervalos regulares de tiempo, y además quedarán sujetos, durante todo su periodo de servicio, a inspecciones y **reconocimientos no programados**, con objeto de comprobar el cumplimiento de la normativa nacional e internacional

Las inspecciones se **iniciarán a instancia del interesado**, si bien hay una serie de casos en los que la Administración Marítima las inicia **de oficio**

- *Reconocimientos de renovación.* Reconocimiento que conlleva la expedición de un nuevo certificado y que, por tanto, se efectuará a intervalos regulares de tiempo determinados por el periodo de validez de dicho certificado.
- *Reconocimiento intermedio.* Inspección minuciosa de determinados elementos relacionados con el certificado correspondiente.
- *Reconocimiento anual.* Inspección general de los elementos relacionados con el certificado correspondiente. El reconocimiento debe ser tan minucioso o riguroso como exija el estado del buque y de su equipo y se podrán realizar los exámenes y pruebas adicionales que se estimen oportunas.
- *Inspección del exterior de la obra viva del buque.* Examen de la parte sumergida del casco del buque y reconocimiento de los elementos conexos
- *Reconocimientos y auditorías relativas al Código ISM.* Reconocimientos o auditorías realizados al buque o a la empresa operadora del buque para verificar cumplimiento con el capítulo IX del Convenio SOLAS.

Además, todo buque civil de pabellón español quedará también sujeto, durante todo su periodo de servicio, a inspecciones y **reconocimientos no programados**, de acuerdo con las disposiciones establecidas en la normativa nacional e internacional, con objeto de comprobar su cumplimiento y de asegurar en todo momento unas condiciones suficientes de seguridad del buque, de la vida humana en el mar y de la navegación, así como de prevención de la contaminación del medio ambiente marino. La tipología de reconocimientos no programados es la siguiente:

- *Reconocimiento adicional.* Se realizará después de haber sufrido el buque una varada, abordaje, serias averías por temporal u otro motivo, o averías en elementos importantes de su maquinaria; o bien cuando se descubra algún defecto que afecte a la seguridad o integridad del buque o a la eficacia o integridad de su equipo.
- *Reconocimiento extraordinario.* Se llevará a cabo cuando se dé alguna de las circunstancias previstas en el artículo 16 del Reglamento de inspección y cuando existan claros indicios para sospechar que el estado del buque o de su equipo no corresponde en lo esencial a los pormenores de uno de los certificados que le correspondan según su grupo, clase y tamaño, o bien cuando, como consecuencia del último reconocimiento programado, resulte necesario por causa de evidente necesidad llevar a cabo una inspección más detallada del buque o de alguna de sus partes o equipos, o realizar nuevos reconocimientos antes del transcurso del plazo reglamentario para un nuevo reconocimiento programado.
- *Reconocimientos operativos no programados.* Se harán para verificar el cumplimiento con las prescripciones normativas aplicables sobre la operación y utilización del buque, tanto en navegación, como en la realización de las diferentes actividades relacionadas con su servicio que puedan tener una influencia sobre la seguridad marítima y la prevención de la contaminación del medio ambiente marino.
- *Reconocimientos para autorización de remolques.* Se realizarán cuando se prevea el traslado del buque en estas circunstancias.

Los Capitanes Marítimos no autorizarán la salida a la mar de ningún buque o embarcación que enarbole el pabellón español mientras no acredite que se encuentra en condiciones adecuadas de navegabilidad, de seguridad y de prestar eficazmente servicio según su grupo y clase, de acuerdo con la Clasificación Nacional de Buques. De la misma forma no autorizarán el ejercicio de su actividad a ninguna embarcación o artefacto flotante que no reúna dichas condiciones.

Las **actividades inspectoras** previstas por la normativa aplicable que deban ser realizadas durante la etapa en servicio del buque y, en concreto, los reconocimientos programados, los reconocimientos adicionales y los reconocimientos para autorización de remolques **deberán iniciarse a solicitud de los operadores o empresas operadoras del buque**. Por otro lado, las actividades inspectoras previstas por la normativa aplicable que deban ser realizadas durante la construcción, transformación, reforma o reparación del buque deberán iniciarse a solicitud de

los **astilleros o talleres encargados de realizar las obras**; y, por último, las actividades inspectoras encaminadas a la certificación, aprobación u homologación de aparatos, elementos, materiales o equipos, deberán iniciarse a solicitud del **fabricante, distribuidor o propietario**.

Por lo tanto, la actividad inspectora **se deberá iniciar de oficio** una actividad inspectora **en los siguientes casos**:

- A iniciativa de los inspectores, cuando la actuación se produzca como consecuencia del conocimiento directo o indirecto de las conductas o hechos que justifiquen el inicio de actividades de inspección, dando cuenta de ello al Capitán Marítimo.
- Para verificar el cumplimiento con las prescripciones normativas sobre la operación y utilización del buque, tanto en navegación, como en la realización de las diferentes actividades relacionadas con su servicio que puedan tener una influencia sobre la seguridad marítima y la prevención de la contaminación del medio ambiente marino, comprobando adicionalmente que se mantienen a bordo las condiciones de seguridad comprobadas en los últimos reconocimientos, en virtud de las cuales se le ha extendido al buque los correspondientes certificados aplicables.

Los contenidos y la frecuencia de este tipo de inspecciones serán determinadas por la DGMM y, previamente a su realización, se notificarán al Capitán Marítimo correspondiente. La realización de este tipo de inspecciones no interferirá, más allá de lo estrictamente necesario por razones de seguridad marítima o de prevención de la contaminación del medio ambiente marino, el buen funcionamiento de los buques y actividades inspeccionadas.

- Por resolución motivada de la DGMM, cuando se tenga conocimiento fundado de hechos que puedan poner en peligro la seguridad marítima y la integridad del medio ambiente marino.
- Por petición razonada de otros órganos administrativos o de otras Administraciones Públicas que, teniendo conocimiento de conductas o hechos que pudieran justificar el inicio de actividades de inspección, no tengan competencias en esta materia. Dichos organismos dirigirán al Director General de la Marina Mercante una propuesta de iniciación, con justificación razonada de su necesidad, así como de los hechos o indicios que originan la petición.
- Por denuncia de cualquier persona, siempre que sea formulada de acuerdo a lo previsto en la normativa sobre procedimiento administrativo sancionador, que ponga en conocimiento de la DGMM o de una Capitanía la existencia de un determinado hecho presuntamente constitutivo de infracción administrativa en el ámbito de la seguridad marítima o de la prevención de la contaminación del medio ambiente marino, que pudiera justificar el inicio de la inspección.

La **función inspectora** de la Administración General del Estado se dirigirá, ejecutará y supervisará por la DGMM, a través de sus órganos centrales y periféricos. Las Capitanías centralizarán las solicitudes y el resto de la documentación, prevista en este Reglamento o en su normativa de desarrollo, que sean presentadas ante los Distritos, y resolverán o darán traslado, según corresponda, a la DGMM.

El **resultado satisfactorio de las actividades inspectoras dará lugar, bien a la emisión, re-ferendo, renovación o prórroga de un certificado, o bien a la emisión de otro documento** que refleje claramente el cumplimiento o adecuación de la entidad inspeccionada con la reglamentación aplicable. En todos los certificados, salvo que tengan el carácter de indefinidos, se hará constar su plazo máximo de validez, transcurrido el cual se deberá proceder a la renovación de los mismos. Dicho plazo se establecerá de conformidad con lo establecido en la normativa nacional o internacional de aplicación.

Con respecto a la **distribución de competencias**, éstas **se distribuyen de la siguiente manera**:

- Subdirector General de Inspección Marítima: expedición de los certificados o documentos requeridos por la normativa internacional para buques de eslora L mayor o igual a 24 m.

El **resultado de la inspección se materializará en un certificado, o en un documento equivalente, con un periodo de validez, transcurrido el cual deberá procederse a su renovación**

- Capitán Marítimo: renovación de los certificados o documentos requeridos por la normativa internacional para buques de eslora L mayor o igual a 24 m.
- Coordinador de Seguridad e Inspección:
- Refrendar y prorrogar la validez de los certificados requeridos por la normativa internacional para buques de eslora L mayor o igual a 24 m.
- Emitir, renovar, refrendar y prorrogar los certificados requeridos por la normativa internacional para buques de eslora L menor de 24 m.
- Emitir, renovar, refrendar y prorrogar los certificados requeridos por la normativa nacional para buques de eslora L mayor o igual de 24 m.
- Inspector/subinspector: emitir, renovar, refrendar y prorrogar los certificados requeridos por la normativa nacional para buques de eslora L menor de 24 m.

La presentación, en periodo de validez y debidamente cumplimentados, **de todos los certificados y documentos exigidos por la normativa internacional y nacional será suficiente para acreditar que el buque se encuentra en condiciones adecuadas de navegabilidad** y de prestar eficazmente el servicio para el que haya sido autorizado, salvo que existan indicios claros de que el estado del buque o de su equipo no corresponden en lo esencial a los pormenores de alguno de ellos.

En este último caso se procederá a realizar un reconocimiento extraordinario para comprobar si el estado del buque, de sus elementos y de sus equipos corresponde realmente a lo expresado en los certificados. En caso de que se confirme la no adecuación del buque o de sus elementos con los requisitos aplicables de la normativa nacional o internacional, se procederá a la retirada del correspondiente certificado y, si procede, a la iniciación del procedimiento especial sumario de retención de buques, así como del oportuno expediente administrativo sancionador.

Se acreditará el cumplimiento del buque mediante la presentación de los certificados siguientes que le correspondan según su tipo, clase y características principales, en periodo de validez:

CERTIFICADOS
1. Certificado de navegabilidad.
2. Acta de estabilidad.
3. Certificado de arqueo.
4. Certificado de francobordo.
5. Certificado de seguridad, de seguridad de construcción y/o de seguridad de equipo según corresponda al tipo de buque.
6. Certificado de seguridad radioeléctrica.
7. Certificado de máquinas sin dotación permanente.
8. Certificado del valor de la relación A/Amáx.
9. Certificado del número máximo de pasajeros.
10. Certificado de gestión de la seguridad.
11. Certificado de prevención de la contaminación del mar por hidrocarburos.
12. Certificado de prevención de la contaminación para el transporte de sustancias nocivas líquidas a granel.
13. Certificados de recepción de residuos.
14. Certificado de material náutico.
15. Certificado de reconocimientos de las balsas salvavidas.

CERTIFICADOS

16. Certificado de reconocimiento de los medios de carga y descarga.
17. Certificado de reconocimiento de la instalación frigorífica.
18. Certificado de aptitud para el transporte de mercancías peligrosas.
19. Certificado de seguridad para el transporte de grano.
20. Certificado de aptitud para el transporte de productos químicos peligrosos a granel.
21. Certificado de aptitud para el transporte de gases licuados.
22. Certificado de seguridad para naves de gran velocidad.

APLICACIONES INFORMÁTICAS

En el área de inspección se dispone de cuatro aplicaciones informáticas que dan soporte a la gestión de la actividad inspectora. Tales aplicaciones son: inspección, flota española, carga de trabajo y SEGURMAR.

Inspección

La aplicación de Inspección tiene por objeto facilitar las gestiones y los trámites que la DGMM y las Capitanías deben realizar con los certificados de los buques que están bajo su competencia y que básicamente reflejan la actividad inspectora sobre los buques de bandera española. Los trámites más habituales que se gestionan con dicha aplicación son la emisión de nuevos certificados, así como las renovaciones, refrendos, exenciones y prórrogas de los certificados existentes.

Para realizar estas tareas la aplicación cuenta, entre otros, con los siguientes módulos:

- El *módulo del libro del buque* gestionará y agrupará todos los datos de índole técnico y administrativo obtenidos como resultado de los distintos reconocimientos efectuados al buque durante su construcción y servicio. Servirá como elemento de conocimiento previo a la realización de las inspecciones y facilitará la emisión automática de los distintos certificados que el buque debe llevar.
- El *módulo de gestión de certificados* permite, tanto generar los certificados a partir de la información contenida en el libro del buque, como actualizar el libro a través de los certificados que contienen la información relevante que se debe almacenar en dicho libro. También permite anotar todos los trámites que se realizan durante la vida del certificado.
- La *liquidación de las tasas de inspección* (excepto las de inspección radioeléctrica) la realiza la Administración, por lo que se requiere un *módulo específico* dedicado a esta actividad. El módulo de tasas es el encargado de registrar las tasas asociadas a la actividad inspectora, así como de realizar las correspondientes liquidaciones y su posterior emisión y seguimiento hasta el cobro de las mismas.

Flota española

La aplicación del Plan de Seguimiento de la Flota Española permite gestionar las inspecciones no programadas de los buques de bandera española, dedicados al tráfico de mercancías y pasaje, sobre los que se considere necesario realizar un seguimiento más intenso que el que produce el régimen de inspecciones programadas.

Aunque se trata de buques de bandera española, las inspecciones no programadas usan una metodología y nomenclatura similar a las inspecciones MOU ya que están destinadas a buques pertenecientes al Plan Lista Blanca, buques susceptibles de viajar al extranjero ocasio-

nalmente o buques a los que se quiere hacer un seguimiento especial aunque sólo hagan tráfico de cabotaje. Las deficiencias encontradas en la inspección programada de un buque que pertenece al Plan de Seguimiento de la Flota Española, también se registran en la aplicación de inspección.

Carga de trabajo

La aplicación de Carga de Trabajo permite registrar la actividad inspectora asociada a los buques y categorizada por tipo de inspección y tipo de buque. Los datos registrados permiten evaluar la carga de trabajo por zonas geográficas, por épocas del año y por tipos de actividad, con el objetivo de poder anticipar y optimizar los recursos necesarios en las distintas Capitanías.

SEGURMAR

Existen otras aplicaciones que se crean y se utilizan con el único fin de recopilar los datos concretos obtenidos de una campaña específica de inspecciones, como es el caso de SEGURMAR. Este tipo de campañas están encaminadas básicamente a verificar el estado de los pesqueros de bandera española en determinados aspectos de interés, que varían según la campaña, aunque siempre relacionados con la seguridad de la vida humana en la mar y la lucha contra la contaminación. Estas campañas pueden realizarse mediante inspecciones no programadas (adicionales) o aprovechando las inspecciones programadas para rellenar las encuestas.



La inspección de buques extranjeros se encuentra sujeta a los procedimientos del **Memorándum de París** y al **Reglamento** recogido en el **Real Decreto 91/2003**

INSPECCIÓN DE BUQUES EXTRANJEROS

España forma parte del Acuerdo Internacional **Paris MOU** (*Memorandum of Understanding on Port State Control*). Este Acuerdo, alcanzado entre las Autoridades Marítimas de 27 Estados, permite poner en práctica un sistema armonizado de Control del Estado del Puerto. A través de dicho Memorándum, las Autoridades han consensuado sus compromisos, los procedimientos de inspección de buques extranjeros, la investigación de procedimientos operacionales, el intercambio de información y la estructura de la organización y de los procedimientos de enmienda.

Adicionalmente, a nivel nacional, el **Reglamento** por el que se regulan las inspecciones de buques extranjeros en puertos españoles **fue aprobado a través del Real Decreto 91/2003, de 24 de enero**. Dicho Reglamento es de aplicación a todo navío, destinado a la navegación marítima al que sea aplicable alguno de los convenios y que enarbole pabellón distinto del pabellón español, que haga escala o esté anclado en un puerto o instalación marítima en aguas en las que España ejerza soberanía, derechos soberanos o jurisdicción, así como a la tripulación de dicho buque.

ACTUACIONES

Inspecciones MOU

Según establece el Real Decreto 91/2003, **la DGMM debe inspeccionar, como mínimo, el 30% del promedio anual del número de buques** que hayan entrado en los puertos españoles durante los 3 últimos años, siendo el orden de prioridad el siguiente:

- Buques no sujetos a inspección ampliada y cuyo factor de selección publicado en el sistema de información SIRENAC (explicado en el apartado relativo a las aplicaciones informáticas) sea superior a 50, siempre que haya transcurrido al menos 1 mes desde la última inspección realizada en algún puerto situado en un Estado signatario del Memorándum de París de 1982.
- Buques contemplados en el epígrafe I del Anexo I del Real Decreto 91/2003, con independencia del valor del factor de selección.

- c) Buques contemplados en el epígrafe II del Anexo I del Real Decreto 91/2003, según el orden de prioridad resultante del factor de selección mencionado en el sistema de información SIRENAC.

Además, la Administración Marítima se abstendrá de inspeccionar los buques que ya lo hayan sido por cualquier Estado Miembro de la Unión Europea en los 6 meses precedentes, siempre que concurren las siguientes circunstancias:

- a) Que el buque no figure en la lista del Anexo I del Real Decreto 91/2003.
- b) Que no se hayan denunciado deficiencias en una inspección anterior.
- c) Que no existan motivos fundados para llevar a cabo una inspección.
- d) Que el buque no se encuentre en las circunstancias descritas en el primer grupo sujeto a inspección.

Lo establecido anteriormente no es de aplicación a ninguno de los controles operativos previstos específicamente en los convenios internacionales suscritos por España.

A partir de las indicaciones citadas, de los sistemas de información disponibles (SIRENAC, Portel, etc.) y de acuerdo a los procedimientos del Memorándum de París, se procederá a la selección del buque.

Una vez seleccionado el buque, existen tres **tipos de inspecciones** que se pueden llevar a cabo:

- *Inspección inicial.* Comprobación de los certificados y documentos exigibles al buque y examen de las condiciones generales del mismo, en particular de la sala de máquinas y del alojamiento y las condiciones higiénicas.
- *Inspección más detallada.* Comprobación más exhaustiva del buque como consecuencia de indicios detectados por el inspector en el transcurso de la inspección inicial de que las condiciones del buque, de su equipo o de su tripulación incumplen sustancialmente los requisitos exigido por la normativa vigente. Se incluirá un control de los aspectos operativos del buque.
- *Inspección ampliada.* Comprobaciones aplicables a determinadas categorías de buques, según se indica en el artículo 7 del Real Decreto 91/2003.

El desarrollo de las inspecciones seguirán las disposiciones del Real Decreto 91/2003 y los procedimientos del Memorándum de París.

Para valorar profesionalmente si un buque debe ser o no inmovilizado, el inspector aplicará los criterios enunciados en el Anexo VI del Real Decreto 91/2003 y las directrices del Memorándum de París. En caso de **haberse detectado deficiencias manifiestamente peligrosas** para la seguridad marítima, la salud o el medio ambiente marino, **el Capitán Marítimo procederá a inmovilizar el buque** (prohibición oficial de que un buque se haga a la mar debido a la comprobación de deficiencias que, aisladamente o en conjunto, determinan que el buque no esté en condiciones de navegar), siguiendo el procedimiento establecido en el artículo 13.1 del Anexo del Real Decreto 91/2003, **o paralizar la operación en la que se hayan observado las deficiencias** (prohibición oficial de que un buque continúe una operación debido a la comprobación de deficiencias que, aisladamente o en conjunto, hacen peligrosa la continuación de dicha operación).

El inspector MOU informará por escrito inmediatamente a la Administración del Estado cuyo pabellón enarbole el buque o, cuando ello no sea posible, al cónsul o, en su defecto, a la representación diplomática más próxima del Estado cuyo pabellón enarbole el buque, de todas las circunstancias por las que se estimó necesario intervenir. Se notificará además, cuando proceda, a la sociedad de clasificación u organización reconocida responsables de la expedición de los certificados de clasificación o de los emitidos en nombre de Estado del pabellón, de conformidad con los convenios internacionales.

Cuando se detecten **deficiencias** en un buque extranjero inspeccionado, se procederá a su **inmovilización o a la paralización de la operación afectada**, informando inmediatamente a la Administración del Estado cuyo pabellón enarbole el buque

Se debe emitir una **orden de denegación de acceso a puerto** cuando el buque incurra en alguno de los **supuestos recogidos en el Reglamento** que regula las inspecciones de buques extranjeros. Para proceder a levantar dicha prohibición, el propietario o naviero dirigirá una petición formal a la Subdirección General o a la Capitanía correspondiente

El Capitán Marítimo dictará resolución, en el plazo máximo de 2 días, por la que acordará la retención del buque, de la que se hará entrega al Capitán del buque. Asimismo, será notificada al servicio de practica del puerto.

No se levantará la inmovilización del buque, ni la detención de una operación, hasta que desaparezca el peligro o hasta que se decida que, bajo determinadas condiciones, el buque puede hacerse a la mar o puede reanudar la operación interrumpida, sin riesgo para la seguridad marítima, ni para la salud de los pasajeros y de la tripulación, ni para otros buques, y sin que resulte amenazada la integridad del medio ambiente marino.

Si las deficiencias no pudieran corregirse en el puerto de inspección, la Capitanía podrá permitir que el buque se dirija al astillero más próximo disponible, elegido conjuntamente por el Capitán del buque y la Capitanía, siempre que se cumplan las condiciones impuestas al respecto por la Autoridad competente del Estado del pabellón del buque y sean aceptadas por la Administración Marítima española. Tales condiciones deberán asegurar que el buque puede navegar sin riesgo para la seguridad y la salud de los pasajeros y de la tripulación, sin riesgo para otros buques y sin que resulte amenazada la integridad del medio ambiente marino.

Las citadas **funciones** recaen en la Subdirección General de Inspección Marítima, conforme a lo dispuesto en el Real Decreto 1037/2009, de 29 de junio, por el que se modifica y desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Fomento. Además, la tramitación de los procedimientos en esta materia se llevará a cabo directamente en las Capitanías, por parte de la Inspección de Buques, siendo el **órgano competente para resolver el Capitán Marítimo**.

Denegación de acceso

El Real Decreto 91/2003 prevé cuatro supuestos que obligan al Estado rector del puerto a emitir una **orden de denegación de acceso a puerto a determinados buques**:

1. Por detenciones múltiples (artículo 9):
 - a) Cuando un buque, de uno de los tipos contemplados en el Anexo XII A), enarbolando pabellón de un Estado incluido en la lista negra que se publica en el informe anual del PMOU, sea inmovilizado en uno de sus puertos por tercera vez en el transcurso de los últimos 24 meses.
 - b) Cuando un buque, de uno de los tipos contemplados en el Anexo XII A), enarbolando pabellón de un Estado descrito como de alto o muy alto riesgo en la citada lista, sea inmovilizado en uno de sus puertos por segunda vez en el transcurso de los últimos 36 meses.
2. Por escapar de una detención (artículo 14.3): Cuando un buque que ha sido inmovilizado como consecuencia de una inspección MOU en uno de sus puertos se haga a la mar sin cumplir las condiciones impuestas por el Estado rector del puerto.
3. Por no presentarse en el astillero de reparaciones acordado (artículo 14.3): Cuando un buque que ha sido inmovilizado como consecuencia de una inspección MOU en uno de sus puertos y al que se le ha permitido dirigirse al astillero de reparaciones más próximo disponible, incumpla los requisitos aplicables de los convenios al no presentarse en el astillero indicado.
4. Por ausencia de certificado ISM (artículo 14.3):

Cuando un buque ha sido inmovilizado como consecuencia de una inspección MOU en uno de sus puertos por carecer del certificado de gestión de la seguridad o de la copia del documento demostrativo de cumplimiento relativos al Código ISM y se le haya permitido la salida con el fin de evitar la congestión del puerto.

La tramitación del procedimiento de denegación de acceso se llevará a cabo en la Capitanía y en la Subdirección General de Inspección Marítima, siendo el **órgano competente para resolver el Subdirector General de Inspección Marítima**.

Por lo tanto, cuando, a raíz de una inspección MOU realizada por una Capitanía, el buque inspeccionado se encuentre en uno de los mencionados supuestos, la Capitanía lo comunicará de inmediato a la Subdirección General, encargada de emitir la correspondiente orden de prohibición firmada por el Subdirector General, notificándose al Capitán (si el buque se encuentra en el puerto) y al propietario o naviero del buque. Asimismo, se informará de la misma a la Administración del Estado del pabellón, a la sociedad de clasificación u organización reconocida interesada, a los otros Estados Miembros, a la Comisión Europea, a los miembros colaboradores del Memorandum, al administrador de la base de datos SIRENAC y a la Secretaría del Memorandum de París.

El propietario o naviero dirigirá una petición formal a la Subdirección General o a la Capitanía para el levantamiento de la prohibición de acceso. Esta petición deberá ir acompañada de un certificado de la Administración del Estado del pabellón, de que el buque cumple plenamente las disposiciones aplicables de los convenios internacionales, y de un certificado de la sociedad de clasificación, en que esté registrado el buque, en el que se muestre que es conforme a las normas de clasificación especificadas por dicha sociedad, éste último si procede. Adicionalmente, debe realizarse una nueva inspección ampliada por parte de la Capitanía que deberá incluir, como mínimo, los puntos correspondientes de la sección C) del Anexo V del Real Decreto 91/2003. Todos los costes de esta inspección serán sufragados por el propietario o por el naviero.

El Subdirector General procederá al levantamiento de la correspondiente orden de prohibición de acceso, que se notificará al Capitán y al propietario o naviero del buque, y se informará de la misma a la Administración del Estado del pabellón, a la sociedad de clasificación u organización reconocida interesada, a los otros Estados Miembros, a la Comisión Europea, a los miembros colaboradores del Memorandum, al administrador de la BD SIRENAC y a la Secretaría del Memorandum de París.

APLICACIONES INFORMÁTICAS

SIRENAC/Actividad MOU

Dado que para la realización de la inspección deben ser seleccionados diariamente un número concreto de barcos, existe un sistema de información para facilitar tal selección, denominado SIRENAC, creado en aplicación del Memorandum de París y al que tienen acceso todos los Estados que forman parte del Memorandum. SIRENAC contiene los detalles de los barcos y los informes de inspecciones anteriores realizadas dentro de la región Paris MOU.

La aplicación SIRENAC no proporciona información sobre las escalas de los buques extranjeros que arriban a puertos españoles, por lo que la utilización de dicha aplicación requiere un trabajo previo por parte del inspector que debe recopilar esta información por otros medios que pueden dar lugar a errores, lo que puede causar problemas en el caso de que fuera obligatorio inspeccionar un buque y no se hubiera detectado.

Para evitar este problema existe una aplicación de actividad MOU que integra la información de la aplicación de Despacho de Buques con la información de SIRENAC, produciendo de forma automática la lista de buques que arriban a los puertos españoles en el ámbito de una Capitanía, proporcionando además los datos de SIRENAC que permiten evaluar la conveniencia u obligatoriedad de la inspección.

Control de inspectores MOU

Adicionalmente, la DGMM dispone de un sistema de información que permite seguir la trazabilidad de los inspectores que han participado en una inspección MOU. Al finalizar cada una de las inspecciones se deben introducir todos los datos de los inspectores MOU involucrados.

Inspecciones MOU no realizadas

Dado que la inspección de determinados buques extranjeros que arriban a puertos españoles resulta obligatoria de acuerdo con el memorando de París (MOU), cuando dicha actividad ins-



Las **embarcaciones de recreo** son aquellas cuya eslora de casco está **comprendida entre 2,5 y 24 m** y están sometidas a una serie de **reconocimientos obligatorios**, los cuales se encuentran regulados en el Real Decreto 1434/1999

El **certificado de navegabilidad** es el documento que acredita que se cumplen las condiciones exigidas reglamentariamente y da constancia de los reconocimientos efectuados, su clase y la fecha de los próximos a realizar

pectora no pueda realizarse, deberá justificarse a través de esta aplicación registrando las causas para la no realización de la misma.

INSPECCIÓN DE EMBARCACIONES DE RECREO

El **Real Decreto 1434/1999**, de 10 de septiembre, **establece los reconocimientos e inspecciones de las embarcaciones de recreo para garantizar la seguridad de la vida humana en la mar** y se determinan las condiciones que deben reunir las entidades colaboradoras de inspección. Se entiende por embarcación de recreo, a los efectos de la inspección, las embarcaciones de todo tipo, con independencia de su medio de propulsión, que tengan una eslora de casco comprendida entre 2,5 y 24 m, proyectadas y destinadas para fines recreativos y deportivos, y que no transporten más de 12 pasajeros

Las embarcaciones de recreo estarán sometidas a los siguientes **reconocimientos obligatorios**, que se realizarán de acuerdo con las prescripciones establecidas en el Anexo II del Real Decreto 1434/1999:

- *Reconocimiento inicial.* Todas las embarcaciones de recreo, excepto aquellas que tengan marcado CE, deberán realizar un reconocimiento inicial que será llevado a cabo por la Administración Marítima para verificar el cumplimiento de la normativa vigente en materia de seguridad y prevención de la contaminación. Superado el reconocimiento inicial se expedirá el correspondiente certificado de navegabilidad, que irá acompañado de un inventario en el que constarán los elementos de salvamento y de seguridad, así como el equipo que debe llevar a bordo la embarcación.
- *Reconocimientos periódicos.* Las embarcaciones de eslora mayor o igual a 6 m y menor de 24 m, registradas en la Lista 7ª, de acuerdo con la normativa vigente sobre registro y abanderamiento de buques, estarán sujetas a reconocimientos periódicos cada 5 años como máximo. En el caso de las embarcaciones registradas en la Lista 6ª estarán sujetas a la realización de los reconocimientos periódicos igualmente, independientemente de su eslora.
- *Reconocimientos intermedios.* Además de lo dispuesto anteriormente, estarán obligadas a realizar un reconocimiento intermedio en seco, entre el segundo y el tercer año del periodo establecido para comprobar el estado de mantenimiento del equipo y del casco, las embarcaciones registradas en la Lista 6ª de eslora mayor o igual a 6 m, y las embarcaciones registradas en la Lista 7ª de eslora mayor o igual a 15 m. Estarán también obligadas a la realización de reconocimientos intermedios las embarcaciones inscritas en la Lista 7ª de eslora mayor o igual a 6 m, siempre que el casco sea de madera.
- *Reconocimientos adicionales.* Será obligatoria la realización de reconocimientos adicionales en los supuestos siguientes:
 - Cuando una embarcación de recreo efectúe reparaciones en su casco, maquinaria y equipo, o sufra modificaciones o alteraciones en los mismos.
 - Después de haber sufrido varada, abordaje, serias averías por temporal u otro motivo, o averías en su maquinaria y demás elementos y componentes de la embarcación, que pueda afectar las condiciones de seguridad de navegación de la embarcación.
- *Reconocimientos extraordinarios.* Se realizarán a requerimiento de un órgano judicial o por resolución motivada de la DGMM, cuando se tenga conocimiento fundado de hechos que puedan poner en peligro la seguridad marítima, así como para prevenir la contaminación del medio ambiente marítimo.

El certificado de navegabilidad es el documento que acredita que una determinada embarcación cumple las condiciones exigidas reglamentariamente y da constancia de los

reconocimientos efectuados, su clase y la fecha de los próximos a realizar. La no realización o superación de dichos reconocimientos en los plazos establecidos supondrá la caducidad del certificado. Dicho certificado será expedido por la Administración Marítima y deberá llevarse siempre a bordo. Los propietarios de las embarcaciones de recreo serán responsables del mantenimiento al día de los certificados de navegabilidad.

Hasta el 11 de marzo de 2000, los preceptivos reconocimientos e inspecciones a que deben someterse las embarcaciones de recreo, cuyo resultado favorable permite la expedición o renovación del certificado de navegabilidad, eran ejecutados por la Administración Marítima. A partir de entonces, el **reconocimiento inicial** continúa siendo **efectuado por la Administración Marítima**; sin embargo, **las demás inspecciones y reconocimientos son ejecutados por las entidades colaboradoras de inspección.**

Las embarcaciones que deben ser inspeccionadas por las entidades colaboradoras son:

- Lista 6ª: eslora de casco entre 2,5 y 24 m.
- Lista 7ª: eslora de casco entre 6 y 24 m.

Existe un **nuevo formato de certificado de navegabilidad (modelo 1313)**, que se debe solicitar cuando la fecha del próximo reconocimiento esté próxima o se haya producido alguna circunstancia (cambio de motor, modificación importante, etc.) que requiera una inspección adicional.

Se debe acudir a una entidad colaboradora de inspección con una antelación mínima de 15 días naturales a la fecha de caducidad del certificado de navegabilidad, si bien previamente se debe canjear el antiguo certificado de navegabilidad por el nuevo en la Capitanía. La entidad colaboradora endosará el nuevo certificado cuando lleve a cabo el reconocimiento preceptivo de forma satisfactoria. La no realización o superación de los reconocimientos en los plazos establecidos supone la caducidad del certificado de navegabilidad.

PLAZOS DE LOS RECONOCIMIENTOS			
Tipo de reconocimiento	Lista	Características	Periodicidad
Periódicos	7ª	$L < 6 \text{ m}$	Sin caducidad
Periódicos	7ª	$6 \text{ m} \leq L < 24 \text{ m}$	Máximo 5 años
Periódicos	6ª	$2,5 \text{ m} \leq L < 24 \text{ m}$	Máximo 5 años
Intermedios	6ª	$L \geq 6 \text{ m}$	Entre el 2º y el 3er año siguientes al reconocimiento inicial o periódico
Intermedios	7ª	$L \geq 15 \text{ m}$	Entre el 2º y el 3er año siguientes al reconocimiento inicial o periódico
Intermedios	7ª	$L \geq 6 \text{ m}$ (casco madera)	Entre el 2º y el 3er año siguientes al reconocimiento inicial o periódico
Adicionales	Todas	$2,5 \text{ m} < L < 24 \text{ m}$	Casos: Artículo 3D del Real Decreto 1434/1999
Extraordinarios	Todas	$2,5 \text{ m} < L < 24 \text{ m}$	Casos: Artículo 3E del Real Decreto 1434/1999

En lo que respecta las actuaciones llevadas a cabo por parte de la actividad inspectora de recreo, éstas se pueden clasificar como sigue:

Las **entidades colaboradoras de inspección** serán las encargadas de **realizar las inspecciones y reconocimientos de las embarcaciones de recreo, salvo el reconocimiento inicial**

El procedimiento a seguir para inspeccionar una embarcación de recreo que vaya a matricularse e inscribirse, dependerá de si dispone del marcado CE, y, en caso de no disponer de él, de si es preciso obtener el marcado CE postconstrucción. El resultado de la actividad inspectora será la **emisión del certificado de navegabilidad**

- Inspección asociada a la matriculación e inscripción de una embarcación de recreo en el Registro de Buques (sin marcado CE).
- Inspección asociada a diferentes tipos de cambios solicitados durante la vida de la embarcación: lista, zona de navegación, etc.
- Obtención de letras identificativas de constructor de embarcaciones de recreo.
- Autorización para ser organismo notificado o entidad colaboradora de inspección.

La tramitación de tales actuaciones se lleva a cabo en la Inspección de Buques de la Capitanía y en la Subdirección General de Inspección Marítima. Los informes emitidos por la Inspección de Buques de la Capitanía, así como los certificados de la embarcación, serán firmados por el funcionario autorizado. Por otro lado, el **órgano competente para resolver** los procedimientos que se tramitan desde la Subdirección General de Inspección Marítima será, en función del procedimiento, el **Subdirector General, el Director General de la Marina Mercante o el Secretario General de Transportes**, aspecto que se encuentra indicado en los Manuales de Tramitación correspondientes, disponibles en la Intranet de la DGMM.

ACTUACIONES

A continuación, se describen brevemente cada una de las actuaciones:

Matriculación e inscripción de embarcaciones de recreo

Con marcado CE

El artículo 6 del Real Decreto 544/2007, de 27 de abril, por el que se regula el abanderamiento y matriculación de las embarcaciones de recreo en la Lista 7ª del Registro de matrícula de buques, establece la documentación requerida para el abanderamiento de embarcaciones con marcado CE. Desde el punto de vista de la inspección, las embarcaciones de recreo que lleven incorporado el marcado CE de conformidad **no precisarán de reconocimiento inicial y el certificado de navegabilidad les será expedido de forma automática** por parte de la Administración Marítima. En todo caso, estas embarcaciones estarán sujetas a los correspondientes reconocimientos periódicos, intermedios, adicionales y, en su caso, extraordinarios, que procedan.

Sin marcado CE

El artículo 7.2 del Real Decreto 544/2007 establece que las embarcaciones existentes procedentes de la Unión Europea que carezcan de marcado CE, podrán matricularse siempre que se cumplan alguna de las condiciones siguientes:

- a) Que la embarcación disponga de un certificado de inspección de buques anterior al 2 de junio de 1992, expedido por la DGMM.
- b) Que la embarcación disponga de un certificado de homologación expedido por la DGMM.
- c) Que la embarcación disponga de un certificado de construcción por unidades expedido por la DGMM.
- d) Que se presente un proyecto elaborado y firmado por técnico titulado competente, según lo establecido en la disposición adicional segunda del Real Decreto 1837/2000, de 10 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de inspección y certificación de buques civiles, y visado por el colegio profesional correspondiente, que demuestre que la embarcación cumple con lo establecido en la Orden FOM/1144/2003, de 28 de abril, y en las normas UNE armonizadas que se incluyen en el listado del Anexo II del Real Decreto 544/2007.

Tales embarcaciones **deberán superar con resultado favorable el reconocimiento inicial realizado por la Administración Marítima**, de acuerdo con lo establecido en el artículo 3.A del Real Decreto 1434/1999.

Las embarcaciones previamente registradas en otro Estado Miembro de la Unión Europea que tengan menos de 15 años de antigüedad y una eslora inferior a 12 m, podrán matricularse sin necesidad de presentar el correspondiente proyecto, siempre que la marca y el modelo figure en la base de datos de las embarcaciones homologadas por la DGMM, y se someta la embarcación, por parte de la Administración Marítima, a un reconocimiento inicial que será ampliado, con el alcance de los reconocimientos periódicos definidos en el artículo 3.B del Real Decreto 1434/1999.

Adicionalmente, el artículo 8.1 del Real Decreto 544/2007 establece que, en el caso de las embarcaciones nuevas construidas por aficionados, se podrán abanderar y registrar conforme a este procedimiento (embarcaciones sin marcado CE) si se cumple lo establecido en el artículo 7.2.d), y siempre que no vayan destinadas a la comercialización.

Con marcado CE post-construcción

Será necesario obtener previamente el marcado CE mediante un procedimiento de evaluación de la conformidad con posterioridad a su fabricación (regulado en el artículo 6.1 del Real Decreto 2127/2004, por el que se regulan los requisitos de seguridad de las embarcaciones de recreo, de las motos náuticas, de sus componentes y de las emisiones de escape y sonoras de motores), **en los siguientes casos:**

- Las **embarcaciones nuevas que no tengan marcado CE**, con la excepción de las construidas por los aficionados que no tengan como destino la comercialización, **así como aquellas existentes procedentes de países terceros o de subasta o hallazgos que carezcan de documentación identificativa de la embarcación y del país de procedencia** (artículo 7.1 del Real Decreto 544/2007).
- Las **embarcaciones construidas por aficionado destinadas a la comercialización**, con independencia del tiempo transcurrido desde su construcción (artículo 8.2 del Real Decreto 544/2007).

Una vez obtenido el marcado, se podrá solicitar la matriculación presentado la misma documentación que para las embarcaciones con marcado CE.

Asimismo, será necesario obtener el marcado CE post-construcción **si el interesado desea solicitar alguna de las siguientes modificaciones en una embarcación con marcado CE:**

- Aumento de categoría de diseño respecto de la que figura en la Declaración de Conformidad.
- Aumento de número de personas respecto de la que figura en la Declaración de Conformidad.
- Aumento de potencia máxima respecto de la que figura en la Declaración de Conformidad.
- Variación de dimensiones respecto de la que figura en la Declaración de Conformidad.
- Aumento de carga máxima respecto de la que figura en la Declaración de Conformidad.
- Cambio de forma de propulsión respecto de la que figura en la Declaración de Conformidad.

Para obtener el marcado CE post-construcción, el interesado debe dirigirse a un organismo notificado. Los documentos resultantes del marcado serán la Declaración de Conformidad, un certificado del organismo notificado y el manual del propietario.

Cambios solicitados durante la vida de la embarcación

Son diversos los cambios que se pueden producir y que se formalizan con la emisión del correspondiente certificado de navegabilidad. Entre estos destacan:

Los **cambios** que se pueden producir durante la vida de la embarcación **son múltiples, y dependiendo del tipo de cambio y del tipo de embarcación, se exigirá haber pasado algún tipo de reconocimiento** por parte de una entidad colaboradora de inspección **o la obtención del marcado CE post-construcción**, entre otros. Además, no siempre conllevarán la emisión de un nuevo certificado de navegabilidad

- **Cambios de lista/actividad a Lista 6ª o 7ª.** Es importante destacar que para los cambios de Lista 3ª a 7ª y de 7ª a 6ª será necesario que la embarcación acredite haber pasado un reconocimiento extraordinario y adicional, respectivamente, de cambio de Lista realizado por una entidad colaboradora de inspección. Para los cambios de 6ª a 7ª no se requiere ningún reconocimiento.
- **Cambio de zona de navegación.** Se podrá solicitar un aumento de zona si la nueva se encuentra dentro de las zonas correspondientes a las categorías de diseño, en el caso de las embarcaciones matriculadas con posterioridad al 13/05/2003, o dentro de las antiguas categorías de navegación que les fueron asignadas en su día a las embarcaciones. Si el interesado solicita un aumento de zona de navegación (es decir, una zona de navegación más alejada de la costa), deberá presentar junto con la solicitud un informe favorable de reconocimiento adicional de cambio de zona de navegación realizado por una entidad colaboradora de inspección. En el caso de embarcaciones con marcado CE, si se solicitara un aumento de zona que no se encontrara dentro de las correspondientes a la categoría de diseño o dentro de las antiguas categorías de navegación, se deberá obtener el marcado CE post-construcción.
- **Cambio o asignación de número de personas.** Tiene por objeto autorizar el cambio de número de personas o asignar un número máximo de personas a bordo de la embarcación. Se dan dos supuestos:
 - Embarcaciones de recreo con marcado CE. Si se conoce el número máximo DOC (número máximo de personas que admite a bordo la embarcación de recreo, según la declaración escrita de conformidad o documento equivalente), el interesado únicamente podrá solicitar un aumento o disminución del número máximo certificado (número máximo de personas permitidas a bordo y consignado en el certificado de navegabilidad), siempre y cuando no se supere el número máximo DOC. Si el interesado solicita una disminución del número máximo certificado, deberá aportar únicamente copia del certificado de navegabilidad en vigor. En el caso de solicitar un aumento del número máximo certificado, y siempre que sea inferior o igual al número máximo DOC, deberá aportar, además, un informe favorable de reconocimiento adicional por cambio del número de pasajeros máximo realizado por una entidad colaboradora de inspección. Para poder superar el número máximo DOC se deberá someter la embarcación a un marcado CE post-construcción.
 - Embarcaciones de recreo sin marcado CE. Si se desconoce el número máximo DOC, deberá asignarse dicho número. El interesado deberá aportar copia del certificado de navegabilidad en vigor y aquellos documentos oficiales que justifiquen el número máximo de personas que se admiten a bordo. Si no fuese posible encontrar documentación oficial que acredite el número máximo de personas, se deberá presentar un estudio de estabilidad conforme a las normas del Anexo II del Real Decreto 544/2007.
- **Cambio/instalación de motor fueraborda.** Únicamente se realiza en aquellos casos en los que se desconoce la potencia máxima admitida por la embarcación y ésta no aparezca anotada en el certificado de navegabilidad o en la Hoja de Asiento de la embarcación. Por tanto, los cambios o instalaciones de motores fueraborda que estén dentro del límite máximo de la potencia asignada a la embarcación no conllevarán ninguna actuación por parte de la Inspección de Buques, ni la emisión de un nuevo certificado de navegabilidad. Para cambios/instalaciones de motor que afecten estructuralmente a la embarcación o que supongan un aumento de la potencia máxima permitida por la embarcación, se deberá obtener el marcado CE post-construcción.
- **Cambio/instalación de motor intraborda/intrafueraborda.** Los únicos cambios que se podrán solicitar serán aquellos en los que se mantenga el sistema de propulsión. Cualquier cambio que varíe el sistema de propulsión inicial de la embarcación o le afecte estructuralmente deberá obtener el marcado CE post-construcción.

Obtención o canje del certificado de navegabilidad

Existe un grupo de embarcaciones que no disponen del certificado por no haber sido nunca expedido desde su matriculación (barcos antiguos de menos de 6 m de eslora). En tal caso, se deberá presentar un informe favorable de reconocimiento extraordinario realizado por una entidad colaboradora de inspección, a partir del cual se procederá a la emisión del certificado.

Un caso diferente es cuando se debe canjear obligatoriamente el antiguo modelo 1010 de certificado de navegabilidad por el nuevo modelo 1313, para lo cual es necesario únicamente presentar el antiguo modelo y el certificado de balsa y/o radiobaliza, en caso de disponer de él. En ocasiones es preciso aportar también la instalación de radio, si se tratase de una zona de navegación antigua y en el cambio le afectara la nueva normativa.

Asignación de letras de identificación de constructor

Consiste en la asignación de letras identificativas a un constructor de embarcaciones de recreo con marcado CE. Se tramitará directamente en la Subdirección General de Inspección Marítima.

Estas **letras identificativas forman parte del número de serie de todas las embarcaciones fabricadas por el constructor**, de forma que a través de dicho número se le puede identificar en cualquier momento.

Autorización para ser organismo notificado o entidad colaboradora de inspección

Organismo notificado

El procedimiento tiene por objeto autorizar a una empresa o institución a ejercer como organismo notificado, es decir, **actuar en nombre de la Administración para evaluar la conformidad del diseño y construcción o emisiones sonoras y de gases de los productos a los que se refiere el Real Decreto 2127/2004**.

El organismo deberá acreditar que cumple con los criterios mínimos establecidos en el Anexo XIV del Real Decreto 2127/2004, de 29 de octubre, por el que se regulan los requisitos de seguridad en embarcaciones de recreo, de las motos náuticas, de sus componentes y de las emisiones de escape y sonoras de sus motores. Asimismo, deberá acreditar que tiene implantado un sistema de gestión de la calidad conforme a la norma UNE EN ISO/IEC 17020.

El órgano competente para resolver es el Subdirector General de Inspección Marítima, y la resolución deberá ser notificada a la Comisión Europea para el conocimiento del resto de Estados Miembros de la UE.

Entidad colaboradora de inspección

Como se ha comentado anteriormente, es preciso disponer de una autorización para ser entidad colaboradora de inspección. Dichas entidades **actúan en nombre de la Administración española para la ejecución de determinadas actividades inspectoras de embarcaciones de recreo**.

La forma de selección y los criterios y directrices de actuación de las entidades colaboradoras de inspección, el tipo y alcance de los reconocimientos e inspecciones, se definen y detallan en el Real Decreto 1434/1999. La empresa deberá acreditar, entre otros, que dispone de un sistema de gestión de la calidad conforme a la norma UNE EN ISO/IEC 17020 o que se encuentra en condiciones de tenerlo implantado en un plazo inferior a 6 meses desde el otorgamiento de la autorización, de acuerdo con lo establecido en el artículo 6 del Real Decreto 1434/1999.

La **competencia para autorizar le corresponde al Secretario de Estado de Transportes** y las resoluciones de los procedimientos de autorización deberán ser publicadas en el Boletín Oficial del Estado.

Las **letras identificativas permiten identificar a través del número de serie, del que forman parte, todas las embarcaciones fabricadas por un constructor**

El **organismo notificado** actúa en nombre de la Administración para **evaluar la conformidad del diseño o construcción** de determinados productos, y la **entidad colaboradora de inspección** actúa igualmente en nombre de la Administración, si bien para **ejercer determinadas actividades inspectoras de embarcaciones de recreo**

En caso de ser autorizada, la entidad colaboradora deberá presentar un informe de la Entidad Nacional de Acreditación (ENAC), en un plazo inferior a los 6 meses desde el otorgamiento de la autorización, acreditando que tiene implantado un sistema de gestión de la calidad. La resolución adquirirá el carácter de definitivo si en un plazo no superior a 6 meses se cumplen los apartados 7.3.c) y e) del Real Decreto 1434/1999 y tiene implantado el sistema de calidad conforme a la norma UNE EN ISO/IEC 17020.

Una vez la entidad colaboradora de inspección ha sido autorizada por la Administración, el alta y baja de centros e inspectores deberán ser solicitados por la entidad y autorizados por la Subdirección General de Inspección Marítima.

APLICACIÓN INFORMÁTICA DE INSPECCIÓN

Los certificados de navegabilidad de las embarcaciones de recreo de bandera española se realizan con la aplicación de inspección, que dispone de los modelos de certificado con la funcionalidad adecuada para tal fin. Lo mismo ocurre con la gestión de las tasas asociadas a esta actividad.

Adicionalmente existe un *módulo específico de recreo* que permite registrar las fichas de los modelos de embarcaciones de recreo homologadas CE, registrar los modelos de los motores homologados CEM, realizar certificados de construcción por unidades para embarcaciones de recreo no homologadas y registrar motores autorizados no homologados.

RADIOCOMUNICACIONES

Se entiende por radiocomunicaciones generales el **tráfico operacional y de correspondencia pública**, que puede incluir el tráfico relacionado con la seguridad distinta de la de los mensajes de socorro, urgencia y seguridad, **que se cursa por medios radioeléctricos**. Los equipos o instalaciones radioeléctricas de los buques son aquellas a bordo cuyo uso se destinen, tanto a radiocomunicaciones, como a la radionavegación marítima, así como aquellos elementos que formen parte de los mismos o intervengan en su funcionamiento.

La regulación de las radiocomunicaciones marítimas y de las instalaciones radioeléctricas a bordo de los buques deben cumplir, según sea su tipo y tonelaje, con uno o varios textos reglamentarios. La **normativa** de radiocomunicación se encuentra regulada en los siguientes tres Reales Decretos:

- Real Decreto 1185/2006 de 16 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento por el que se regulan las radiocomunicaciones marítimas a bordo de los buques civiles españoles.
- Real Decreto 1247/1999 de 16 de julio, sobre reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje que realicen travesías entre puertos españoles.
- Real Decreto 1032/1999 de 18 de junio, por el que se determinan las normas de seguridad a cumplir por los buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 m, modificado por el Real Decreto 1422/2002, de 27 de diciembre.

Como norma general, las **disposiciones normativas que aplican a los diferentes tipos de buques son las siguientes**:

Se entiende por radiocomunicaciones el tráfico operacional y de correspondencia pública que se cursa por medios radioeléctricos

DISPOSICIONES NORMATIVAS QUE APLICAN A LOS DIFERENTES TIPOS DE BUQUES

<p>Buques de pasaje</p>	<p><i>Buques de pasaje sujetos al Convenio SOLAS y al Real Decreto 1247/1999.</i> Se trata de los buques que cumplan alguna de estas características:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Buques de pasaje que realicen viajes internacionales. • Buques de pasaje que realicen viajes nacionales y su eslora sea igual o superior a 24 m. <p><i>Buques de pasaje de eslora (L) < 24 m, ajenos al Real Decreto 1247/1999.</i> Las normas del Real Decreto 1185/2006, de 16 de octubre.</p>
<p>Buques de pesca</p>	<p><i>Buques de pesca sujetos al Real Decreto 1032/1999, de 18 de junio.</i> Los buques afectados por estas normas son los siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Buques nuevos de eslora igual o superior a 24 m. • Buques existentes de eslora igual o superior a 45 m. <p><i>Buques de pesca ajenos al Real Decreto 1032/1999, de junio.</i> Los buques afectados por estas normas son los siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Buques de pesca nuevos o existentes de eslora inferior a 24 m. • Buques existentes de eslora entre 24 y 45 m. • Para estos buques serán de aplicación las disposiciones del Real Decreto 1185/2006, de 16 de octubre.
<p>Buques de carga y de servicios de puerto</p>	<p><i>Buques de carga sujetos al Convenio SOLAS ≥ 300 GT.</i> Los buques afectados por estas normas son los siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Buques de carga de arqueo igual o superior a 300 toneladas (GT). • Buques de servicios de puerto (clase T) de arqueo igual o superior a 300 toneladas (GT). <p><i>Buques de carga y de servicios de puerto (clase T) < 300 GT.</i> Las disposiciones del Real Decreto 1185/2006, de 16 de octubre.</p> <p><i>Buques de servicios de puerto de la clase S.</i> Las disposiciones del Real Decreto 1185/2006, de 16 de octubre.</p>
<p>Buques de recreo</p>	<p>Para estos buques serán de aplicación las disposiciones del Real Decreto 1185/2006, de 16 de octubre. Los equipos obligatorios a bordo de los buques se dividen según la clasificación y eslora (o tonelaje) de los buques.</p>

ACTUACIONES

A continuación, exponen las diferentes actuaciones asociadas al área de radiocomunicaciones:

Número de identificación del servicio móvil marítimo (MMSI)

MMSI es el **número que identifica a cada estación de barco, a efectos de seguridad y telecomunicaciones**, y que debe ser programado en los equipos automáticos de radiocomunicaciones del barco y en las radiobalizas por satélite. El MMSI debe ser solicitado al Área de Radiocomunicaciones de la Subdirección General de Inspección Marítima de la DGMM.

Licencia de estación de barco

Los buques españoles que dispongan de algún equipo transmisor de radiocomunicaciones de uso marítimo, de uso obligatorio o de instalación voluntaria, deberán disponer obligatoriamente

El **MMSI** identifica a cada estación de barco y debe ser programado en los equipos de radiocomunicaciones y en las radiobalizas por satélite, que deberán ser registradas en la DGMM para facilitar los servicios de salvamento. La **licencia de estación de barco** ampara y autoriza los equipos, frecuencias o canales indicados en ella, y el **certificado de seguridad radioeléctrica** recoge todos los datos del buque y la relación de los equipos radioeléctricos y de radionavegación instalados

de **licencia de estación de barco** expedida por la DGMM. Esta licencia deberá estar situada en un lugar fácilmente visible de la estación radioeléctrica del buque para el que fue expedida y **ampara y autoriza, exclusivamente, los equipos, frecuencias o canales reseñados en ella.**

No estarán obligados a disponer de licencia los buques que dispongan sólo de equipos radiotelefónicos portátiles de ondas métricas cuyo uso se destine exclusivamente a servicios de emergencias marítimas. Tampoco se incluirán en la licencia equipos emisores tales como radares, sondas u otros que no sean los considerados como equipos transmisores utilizados para las radiocomunicaciones marítimas.

La licencia tendrá un periodo de validez de 5 años para los buques de pasaje cualquiera que sea su clasificación, para los de carga iguales o mayores de 300 toneladas, para los buques de pesca nuevos y existentes de eslora igual o superior a 24 m y para los buques de servicios de puerto que salen al mar (clase T). Para el resto de los buques la validez será indefinida. La empresa operadora del buque, o su representante autorizado, deberán solicitar la renovación de la licencia cuando finalice su periodo de validez o cuando, tratándose de una licencia indefinida, varíen las condiciones en base a las cuales fue expedida.

Registro de radiobalizas

Las **radiobalizas por satélite** de 406 MHz y las demás radiobalizas que se instalen en los buques nacionales **deberán estar registradas en la DGMM**, que mantendrá una base de datos actualizada de las mismas, **al objeto de facilitar la actividad de los servicios de salvamento. El código a programar para estas radiobalizas será el número de identificación del servicio móvil marítimo (MMSI).**

Las empresas autorizadas para la programación de las radiobalizas serán sus propios fabricantes o aquellas otras a las que se haya facilitado el número de registro. Estas empresas podrán autorizar, a su vez, a otros distribuidores para actuar en su nombre, debiendo, en este caso, facilitar a la DGMM la relación de los distribuidores autorizados y los medios técnicos de que disponen para su programación.

La empresa autorizada a programar radiobalizas, una vez programada ésta, deberá cumplimentar todos los datos de programación en los apartados correspondientes en la hoja denominada «Hoja de Registro e Instalación», y remitir la misma a la empresa que vaya a efectuar la instalación en el buque (si se trata de una empresa distinta). El «instalador autorizado», una vez efectuada dicha instalación a bordo, cumplimentará los datos restantes y remitirá siempre la citada hoja al Área de Radiocomunicaciones de la DGMM. Será en ese momento, y no antes, cuando la DGMM dará por buena la instalación e introducirá los datos en la base de datos de radiobalizas. El instalador facilitará también una copia de la hoja de registro e instalación a la Capitanía y al patrón del buque.

Por su parte, en el transcurso del primer mes de cada año, las empresas o distribuidores autorizados remitirán a la DGMM un listado de todas las radiobalizas programadas durante el año anterior.

Certificado de seguridad radioeléctrica

El certificado de seguridad radioeléctrica **recoge todos los datos del buque y la relación de los equipos radioeléctricos y de radionavegación instalados.** Estos certificados tendrán una validez máxima de 2 años para los buques de pesca de eslora inferior a 24 m y de 1 año para el resto de los buques.

Aprobación de equipos radioeléctricos

Los **equipos de radio a bordo de los buques deben cumplir con normas de fabricación** de acuerdo al tipo de equipo de que se trate.

Para la obtención de la aprobación, el fabricante del equipo, el importador o sus representantes legales, formularán una solicitud dirigida a la Administración Marítima acompañada de la documentación requerida en cada caso (recogida en el Real Decreto 1185/2006).

La DGMM podrá designar a personal técnico encargado de evaluar el grado de conformidad con las especificaciones técnicas y requisitos funcionales del equipo sometido a autorización. Los gastos originados para la realización de los controles mencionados anteriormente serán de cuenta del interesado, si de la documentación técnica presentada no se deriva con claridad el cumplimiento de parte o de la totalidad de las normas técnicas, o si con motivo de las inspecciones reglamentarias se detectan fallos continuados de funcionamiento a bordo.

Si, como consecuencia de las inspecciones realizadas a bordo de un buque, se comprueba que un equipo no cumple las condiciones técnicas o de funcionamiento establecidas en la autorización o se detectan fallos continuados de funcionamiento a bordo, se le considerará no amparado por la autorización y se exigirá su desmontaje.

Se asignará un número de registro a cada tipo de equipo aprobado para su instalación en buques, se dará de alta en la base de datos de la DGMM y se notificará al solicitante el número asignado, junto con la identificación del tipo de equipo, su marca, modelo, una breve descripción técnica del mismo y su fecha de caducidad.

Instalación y desmontaje de equipos radioeléctricos marinos

Todos los equipos radioeléctricos que se instalen en los buques españoles, sea cual sea su clasificación, **deberán ser registrados por la Administración Marítima y precisan de autorización previa para su instalación a bordo.**

Las solicitudes de autorización de instalación se dirigirán por el operador del buque o su representante autorizado a la Capitanía, en cuyo ámbito se encuentre el puerto donde va a efectuarse la instalación. Para instalaciones a realizar en puertos extranjeros, las solicitudes de instalación deberán dirigirse a la DGMM.

La Capitanía competente, si el buque se encuentra en puerto español, o la DGMM si el buque está en puerto extranjero, dictarán y notificarán la resolución en el plazo de 1 mes. Si la solicitud es autorizada, el instalador podrá instalar los equipos que, a la mayor brevedad posible, serán inspeccionados por el inspector radiomarítimo o, si se trata de embarcaciones de recreo, por personal de la pertinente organización autorizada.

Siempre que se produzca la instalación de algún equipo, el **instalador autorizado deberá facilitar a la Capitanía del puerto**, en cuyo ámbito se encuentre el buque, **una certificación indicativa de que la instalación se ha efectuado de acuerdo con las normas en vigor.**

Todos los equipos que se instalen a bordo de un buque español serán fiel réplica del equipo registrado. Cualquier variación de sus características se comunicará a la DGMM, que decidirá si el equipo sigue siendo válido para su instalación en el buque.

El **desmontaje de cualquier equipo instalado en un buque deberá ser obligatoriamente comunicado** por el operador del buque o su representante autorizado **a la Capitanía del puerto donde se encuentre el buque** y, en el caso de desmontajes realizados en el extranjero, a la DGMM. Si se trata del desmontaje de un equipo de obligada instalación, el operador del buque deberá solicitarla instalación de otro equipo que cumpla con las mismas funciones que el sustituido.

Únicamente serán autorizados para su instalación los equipos registrados en la DGMM.

Empresas proveedoras de instalación

Toda empresa o persona física que realice cualquier servicio de instalación, mantenimiento o reparación de los equipos radioeléctricos marinos en un buque, debe disponer de una autorización otorgada por la DGMM, que mantendrá un registro de dichas empresas.

Los equipos radioeléctricos deben ser aprobados y registrados en la Administración Marítima, con objeto de revisar que cumplen con las normas de fabricación. Una vez aprobados, debe solicitarse autorización para el montaje o desmontaje de un equipo concreto

La DGMM velará por el cumplimiento del derecho marítimo aplicable mediante el ejercicio de la potestad sancionadora cuando se detecte una infracción

La DGMM notificará la resolución por la que se autorizan o deniega la inscripción, en el plazo máximo de 3 meses. La autorización tendrá una vigencia de 5 años prorrogables.

Una vez practicada la primera inscripción, cualquier hecho o circunstancia que suponga la modificación de los datos que hayan de ser objeto de inscripción deberá hacerse constar en el Registro en el plazo máximo de 1 mes a partir del momento en que se produzca, mediante solicitud dirigida a la DGMM, acompañando copia autenticada de la documentación que acredite fehacientemente dichos hechos o circunstancias. La DGMM dictará resolución sobre la procedencia de la inscripción de las modificaciones solicitadas, en el plazo y con los efectos previstos en el apartado anterior.

APLICACIÓN INFORMÁTICA DE INSPECCIÓN

Los certificados de seguridad radioeléctrica de todos los buques y embarcaciones de bandera española se realizan con la aplicación de inspección, que dispone de los modelos de certificados con la funcionalidad adecuada para tal fin.

Adicionalmente existe un *módulo específico de radio* que permite registrar la instalación y desinstalación de los equipos de radio en los buques, emitir la licencia de estación de barco, realizar la asignación del MMSI, registrar la información de las radiobalizas instaladas y gestionar la aprobación de equipos y proyectos.

Expedientes sancionadores

Las tasas asociadas a la inspección radioeléctrica son autoliquidables y la aplicación permite registrarlos justificantes de los pagos realizados de las tasas correspondientes a esta actividad.

La potestad sancionadora se centra en la constatación y represión de actos y omisiones transgresoras de la legalidad jurídico-administrativa. Su fin es **garantizar el efectivo cumplimiento del orden jurídico en vigor**, impidiendo la consolidación de situaciones contrarias al mismo e imponiendo sanciones a los responsables de los ilícitos administrativos.

El ejercicio de la potestad sancionadora requiere respeto al procedimiento legal o reglamentariamente establecido, al que resultan de aplicación, matizadamente, las garantías procesales derivadas del principio de tutela judicial efectiva. Así, en ningún caso, se podrá imponer una sanción sin que se haya tramitado el procedimiento necesario.

Dicho procedimiento debe establecer la debida separación entre la fase instructora y la sancionadora, encomendándose en todo caso a órganos distintos.

El ejercicio de la potestad sancionadora, en supuestos de infracciones en materia de Marina Civil tipificadas en la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, se acomodará a lo previsto en el **Real Decreto 1398/1993**, de 4 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento del procedimiento para el ejercicio de la potestad sancionadora, con las singularidades establecidas en el Reglamento del procedimiento sancionador de las infracciones en el ámbito de la Marina civil, establecidas en la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, regulado en el **Real Decreto 1772/1994**, de 5 de agosto, por el que se adecuan determinados procedimientos administrativos en materia de transportes y carreteras a la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

Con respecto a las **infracciones**, éstas se clasifican en **leves, graves y muy graves**, bajo los supuestos regulados en el Capítulo III del Título IV de la Ley 27/1992. El plazo de prescripción de las infracciones será de 5 años para las muy graves, 3 años para las graves y 1 año para las leves. No obstante, cualquiera que sea el tiempo transcurrido desde la comisión de la infracción, se exigirá la restitución de las cosas y su reposición a su estado anterior.

Los **órganos competentes** para el inicio y resolución del procedimiento sancionador serán los que se establecen a continuación, en función de la tipificación de la infracción:

TIPO DE INFRACCIÓN	ÓRGANOS COMPETENTES	
	INICIO (art. 2 Real Decreto 1772/1994)	RESOLUCIÓN (art. 123.1 Ley 27/1992)
LEVE	Capitán Marítimo	Capitán Marítimo
GRAVE	Capitán Marítimo	Director General de la Marina Mercante
MUY GRAVE	Director General de la Marina Mercante	Secretario General de Transportes (art. 2.4 del Real Decreto 1772/94. Anexo II).

El procedimiento sancionador **se iniciará siempre de oficio**, por acuerdo del órgano competente, bien por propia iniciativa, o como consecuencia de orden superior, petición razonada de otros órganos o denuncia, y su tramitación se efectuará conforme a lo dispuesto en el Real Decreto 1398/1993, con las especificidades propias de la marina civil previstas en el Real Decreto 1772/1994.

Las **acciones u omisiones que sean constitutivas de infracción serán sancionadas** según las disposiciones contenidas en la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. Adicionalmente, y para los supuestos de infracciones muy graves, se podrá acordar la retención del buque o impedir su entrada o las operaciones de carga y descarga del mismo como sanción complementaria a la que en cada caso procediera. En el caso de las autorizaciones de prestación de servicios o de actividad y de las licencias de prestación de servicios portuarios básicos, las infracciones relativas a su uso o a las actividades que en él se prestan podrán llevar aparejadas, además, la suspensión temporal de la actividad o del servicio, de acuerdo con los siguientes criterios:

- Infracciones leves: suspensión por un periodo no superior a 1 mes.
- Infracciones graves: suspensión por un periodo no superior a 6 meses.
- Infracciones muy graves: suspensión e inhabilitación temporal por un periodo no superior a 5 años para desempeñar cualquier actividad o prestar cualquier servicio en el supuesto de que se trate.

Las **acciones u omisiones que sean constitutivas de infracción darán lugar**, además de la imposición de la sanción que proceda, **a la adopción, en su caso, de las siguientes medidas:**

- La restitución de las cosas o su reposición a su estado anterior.
- La indemnización de los daños irreparables por cuantía igual al valor de los bienes destruidos o del deterioro causado, así como de los perjuicios ocasionados, en el plazo que se fije.
- Cuando el beneficio que se deduzca para el infractor de las acciones u omisiones constitutivas de infracción sea superior a la indemnización, se tomará para la fijación de ésta, como mínimo, la cuantía de aquél.
- La caducidad del Título administrativo, cuando sea procedente, por incumplimiento de sus condiciones.
- La denegación de escala, salida, carga o descarga del buque en los casos en que legal o reglamentariamente se establezca.
- La revocación de la licencia, cuando sea procedente.

APLICACIÓN INFORMÁTICA DE EXPEDIENTES SANCIONADORES

La Dirección General ha provisto a los funcionarios encargados de los expedientes sancionadores, tanto a nivel de Servicios Centrales, como los destinados en las Capitanías, de una aplicación informática destinada a facilitar la labor de tramitación de los procedimientos administrativos sancionadores. Esta aplicación también es empleada para registrar las denuncias recibidas en las distintas unidades de la Administración Marítima que puedan dar origen a un expediente sancionador.

Con la ayuda de la aplicación los usuarios pueden elaborar la mayoría de los documentos que van a formar parte del expediente sancionador. Las plantillas de dichos documentos son de arquitectura abierta al objeto de que los usuarios incorporen y modifiquen el modelo original en función de cada caso concreto, antes de su impresión final, con aquella información y datos que estimen oportuno del expediente en curso.

Asimismo, con el empleo de la aplicación se consigue, previa programación por parte del usuario, la recepción de mensajes de alarma sobre la finalización de plazos, lo que ayuda al control de los expedientes en trámite.

La aplicación registra todos los actos más significativos que se han realizado en el procedimiento, de forma que se puede conocer, cuando sea necesario, el estado de los expedientes en tramitación y finalizados. La aplicación incorpora información hasta el archivo definitivo de cada expediente ya sea por adquirir firmeza en vía administrativa, o por haber recaído sentencia firme después del correspondiente recurso en vía jurisdiccional.

El registro de todos los expedientes sancionadores tramitados por las distintas unidades, así como el resultado de cada uno de ellos, permite tener disponible esta información en cualquier momento en que fuera requerida, por una petición concreta o como consecuencia de una auditoría.

Gestión de tasas

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 2.a) de la Ley 58/2003, de 17 de diciembre, General Tributaria (LGT en adelante), las tasas son los **tributos cuyo hecho imponible consiste en la utilización privativa o el aprovechamiento especial del dominio público, la prestación de servicios o la realización de actividades en régimen de derecho público que se refieran, afecten o beneficien de modo particular al obligado tributario, cuando los servicios o actividades no sean de solicitud o recepción voluntaria para los obligados tributarios o no se presten o realicen por el sector privado**. Se entenderá que los servicios se prestan o las actividades se realizan en régimen de derecho público cuando se lleven a cabo mediante cualquiera de las formas previstas en la legislación administrativa para la gestión del servicio público, y su titularidad corresponda a un ente público.

Compete a cada uno de los Departamentos Ministeriales la recaudación en periodo voluntario de aquellas tasas cuya gestión les esté atribuida por las normas específicas reguladoras de las mismas, tal y como establece el artículo 2.2 de la Orden del Ministerio de Economía y Hacienda, de 4 de junio de 1998, por la que se regulan determinados aspectos de la gestión recaudatoria de las tasas que constituyen derechos de la Hacienda Pública. Esto está en línea con lo establecido en la Ley 8/1989, de 13 de abril, de Tasas y Precios Públicos, que regula en su artículo 22 que la gestión de las tasas corresponde al Ministerio de Economía y Hacienda y que, de acuerdo con la naturaleza y características de cada tasa, podrá establecerse reglamentariamente la participación en el procedimiento de gestión tributaria de otros Departamentos Ministeriales, Entes u Organismos distintos del Ministerio de Economía y Hacienda; y con el Real Decreto 939/2005, de 29 de julio, por el que se aprueba el Reglamento General de Recaudación, que regula que la recaudación en periodo voluntario se llevará a cabo por el órgano de la Administración General del Estado u organismo autónomo que tenga atribuida su gestión (artículo 3.1.).

De esta manera, la **Dirección General gestiona la recaudación de las siguientes tasas en periodo voluntario**:

La DGMM recauda en periodo voluntario las tasas por los servicios que presta relacionados con el **Registro de Buques**, la expedición de **titulaciones profesionales y de recreo**, los **exámenes** para el gobierno de embarcaciones de recreo, la **expedición de certificados** y la realización de **servicios de inspección**

CÓDIGO TASA	DENOMINACIÓN	NORMATIVA DE CREACIÓN DE LA TASA
AUTOLIQUIDABLES*		
25	Tasa por actuaciones de los Registros de Buques y Empresas Navieras	Ley 27/1992 (disposición adicional 16ª), modificada por la Ley 24/2001 (art. 17)
28	Tasa por expedición de títulos profesionales marítimos y de recreo	Ley 66/1997 (art. 17)
77	Tasa por derechos de examen para las titulaciones para el gobierno de las embarcaciones de recreo	Ley 53/2002 (art. 22)
85	Tasa por los servicios de expedición de certificados de seguridad radioeléctrica	Ley 4/2004 (art. 4)
86	Tasa por la expedición, refrendo y renovación del Certificado Internacional de Protección del Buque	Ley 4/2004 (art. 6)
LIQUIDABLES		
30	Tasa por la prestación de servicios de inspección y control por la DGMM	Ley 14/2000 (art. 12), Ley 24/2001 (art. 25) y Ley 4/2004 (art. 4)

NOTA: (*) Se entiende por autoliquidaciones las declaraciones en las que los obligados tributarios, además de comunicar a la Administración los datos necesarios para la liquidación del tributo y otros de contenido informativo, realizan por sí mismos las operaciones de calificación y cuantificación necesarias para determinar e ingresar el importe de la deuda tributaria o, en su caso, determinar la cantidad que resulte a devolver o a compensar (artículo 120 de la LGT).

Dos conceptos imprescindibles para entender el porqué y cuándo se produce una tasa son el **hecho imponible** y el **devengo**:

- *Hecho imponible.* El artículo 20 de la LGT establece que es el presupuesto fijado por la Ley para configurar cada tributo y cuya realización origina el nacimiento de la obligación tributaria principal. La Ley podrá completar la delimitación del hecho imponible mediante la mención de supuestos de no sujeción.
- *Devengo.* El artículo 21 de la LGT se refiere al devengo indicando que:
 - Es el momento en el que se entiende realizado el hecho imponible y en el que se produce el nacimiento de la obligación tributaria principal, que tiene por objeto el pago de la cuota tributaria.
 - La fecha del devengo determina las circunstancias relevantes para la configuración de la obligación tributaria, salvo que la Ley de cada tributo disponga otra cosa.
 - La Ley propia de cada tributo podrá establecer la exigibilidad de la cuota o cantidad a ingresar, o de parte de la misma, en un momento distinto al del devengo del tributo.

Además, con respecto a cuándo pueden devengarse las tasas, según la naturaleza de su hecho imponible, se dan dos supuestos (artículo 15 de la Ley 8/1989 de Tasas y Precios Públicos):

- Cuando se conceda la utilización privativa o el aprovechamiento especial o cuando se inicie la prestación del servicio o la realización de la actividad, sin perjuicio de la posibilidad de exigir su depósito previo.

La realización del **hecho imponible** origina el nacimiento de la **obligación tributaria principal**, que tiene por objeto el pago de la cuota tributaria, y el **devengo** es el momento en que **se entiende realizado el hecho imponible**

- Cuando se presente la solicitud que inicie la actuación o el expediente, que no se realizará o tramitará sin que se haya efectuado el pago correspondiente.

Por lo tanto, en el primer caso podrá ser exigido su depósito previo, mientras que en el segundo no comenzará la actuación o tramitación hasta que no se haya satisfecho la tasa. En este sentido, las **tasas autoliquidables** que gestiona la DGMM se devengan cuando se presenta la solicitud que inicia la actuación o el expediente, que no se realizará o tramitará sin que se haya efectuado el pago correspondiente, salvo en el caso de las tasas de inscripción y de baja en los Registros de Buques y Empresas Navieras, que se devengan cuando se practican los correspondientes asientos registrales, si bien en la práctica administrativa actual se solicitan en el momento de la solicitud, exigiéndose como un depósito previo.

En el caso de la **tasa liquidable** por la prestación de servicios de inspección y control por la DGMM, el devengo de la tasa nace en el momento en que se presente la solicitud que motive el servicio o la actuación administrativa que constituye el hecho imponible de la misma. No obstante, en aquellos supuestos en que el servicio o la actuación que constituye el hecho imponible de la tasa se prestase de oficio por la Administración, la obligación del pago de aquella nacerá en el momento en que se inicie la prestación del servicio o se realice la actividad, sin perjuicio de la posibilidad de exigir su depósito previo.

En el caso de las tasas liquidables, se distinguen dos grandes bloques de tasas de inspección:

1. Las relacionadas con la aprobación del permiso de construcción. Se procederá a liquidar la tasa una vez dictada la resolución de autorización de la construcción
2. Las relacionadas con la emisión de los certificados. Se procederá a liquidar la tasa una vez emitidos los certificados, debiendo existir una solicitud asociada en caso de realizarse a instancia del interesado.

En ambos casos, se hace entrega de los documentos previa justificación del pago de la tasa por parte del interesado, independientemente del momento del pago (en periodo voluntario o ejecutivo), dado que el pago de la tasa es requisito indispensable para la entrega del correspondiente certificado o permiso de construcción.

La Instrucción de Servicio de la Subsecretaría de Fomento de fecha de 15 de marzo de 1999, apartado E, establece que **vencidos los plazos de ingreso en periodo voluntario** sin haberse satisfecho las deudas, deberá cumplimentarse por cada una de ellas el modelo de certificación de no ingreso en periodo voluntario que se acompaña como Anexo a la Instrucción, y en caso de que se hayan producido ingresos fuera del plazo establecido como periodo voluntario, se deberá hacer constar en la referida certificación dicha circunstancia, cumplimentando a tal efecto los apartados referidos a importe y fecha del ingreso del importe ingresado fuera de plazo. Junto con la referida certificación se acompañará fotocopia de la liquidación practicada y **se remitirá a la Subdirección General de Administración y Gestión Financiera** (Dirección General de Servicios de la Subsecretaría de Fomento del Ministerio). La Orden de 4 de junio de 1998 regula que la recaudación por el procedimiento administrativo de apremio de las tasas gestionadas en periodo voluntario por los órganos de la Administración General del Estado, se llevará a cabo por la Agencia Tributaria, siendo la encargada de dirigir la gestión recaudatoria de las tasas bajo la autoridad del Ministerio de Economía y Hacienda.

Por otro lado, y como consecuencia del ingreso de la tasa, se pueden producir **ingresos indebidos** en los siguientes **supuestos** recogidos en el Real Decreto 520/2005, de 13 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento general de desarrollo de LGT:

- Cuando se haya producido una duplicidad en el pago de deudas tributarias o sanciones.
- Cuando la cantidad pagada haya sido superior al importe a ingresar resultante de un acto administrativo o de una autoliquidación.
- Cuando se hayan ingresado cantidades correspondientes a deudas o sanciones tributarias después de haber transcurrido los plazos de prescripción.
- Cuando así lo establezca la normativa tributaria.

La DGMM gestiona únicamente las tasas liquidables en periodo voluntario de pago, por lo que una vez vencido se procede al envío de la deuda a la Subdirección General de Administración y Gestión Financiera del Ministerio de Fomento

En caso de haberse producido un ingreso indebido, se iniciará un procedimiento para su devolución, bien de oficio, bien a instancia del interesado

El procedimiento para el reconocimiento del derecho a la devolución de ingresos indebidos podrá iniciarse de oficio o a instancia del interesado, y deberá seguirse el procedimiento regulado en la Orden de 4 de junio de 1998. En la devolución de ingresos indebidos se liquidarán intereses de demora de acuerdo con lo dispuesto en el apartado 2 del artículo 32 de la LGT, sin necesidad de que el obligado tributario lo solicite.

DESCRIPCIÓN DE LAS TASAS

Por último, se describen cada una de las tasas de la Dirección General:

Tasas autoliquidables

Tasa por actuaciones de los Registros de Buques y Empresas Navieras (código de tasa 025), creada por la disposición adicional decimosexta de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de puertos *del Estado y de la Marina Mercante* (BOE nº 283, de 25/11/1992), modificada por el artículo 17 de la Ley 24/2001, de 27 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social (BOE nº 313, de 31/12/2001 y corrección de errores en BOE nº 124, de 24/05/2002):

- Las actuaciones de los Registros de Buques y Empresas Navieras reguladas en el artículo 75 y en la disposición adicional decimoquinta de la presente Ley darán lugar a la percepción de las siguientes tasas: tasa de inscripción, tasa de baja y tasa de actuaciones administrativas intermedias.
- Hecho imponible: la inscripción, la baja y las actuaciones intermedias a instancia de parte de cada buque matriculado en los Registros.
- Devengo:
 - En el caso de las tasas de inscripción o baja, cuando se practiquen los correspondientes asientos en los Registros.
 - En el caso de actuaciones administrativas intermedias, en el momento de la solicitud del servicio.
- Sujeto pasivo: todas las personas físicas o jurídicas que soliciten la prestación de servicios que constituyen el hecho imponible.

Tasa por expedición de títulos profesionales marítimos y de recreo (código de tasa 028), creada por el artículo 17 de la Ley 66/1997, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social (BOE nº 313, de 31/12/1997):

- Hecho imponible: la prestación de los servicios de expedición o renovación de títulos profesionales y certificados de seguridad y especialidad marítima, necesarios para el ejercicio de la profesión en buques de acuerdo con las disposiciones vigentes, y expedición o renovación de títulos necesarios para el manejo de embarcaciones de recreo.
- Devengo: se producirá en el momento en que se presente la solicitud que motive el servicio, que no se tramitará sin que se haya efectuado el pago correspondiente.
- Sujeto pasivo: las personas físicas que soliciten la prestación de servicios que constituyen el hecho imponible.

Tasa por derechos de examen para las titulaciones para el gobierno de embarcaciones de recreo (código de tasa 077), creada por el artículo 22 de la Ley 53/2002, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social (BOE nº 313, de 31/12/2002):

- Hecho imponible: realización de exámenes teóricos para acceder a las titulaciones para el gobierno de embarcaciones de recreo y de motos náuticas.

- Devengo: se producirá en el momento de la inscripción en las pruebas de examen. La solicitud no se tramitará hasta tanto no se haya efectuado el pago.
- Sujeto pasivo: las personas físicas que soliciten la inscripción como aspirantes a las pruebas de examen.

Tasa por los servicios de expedición de certificados de seguridad radioeléctrica (código de tasa 085), creada de conformidad con lo dispuesto en el artículo 4 de la Ley 4/2004, de 29 de diciembre, de modificación de tasas y de beneficios fiscales de acontecimientos de excepcional interés público (BOE nº 314, de 30/12/2004):

- Hecho imponible: la inspección y la emisión de los certificados de seguridad radioeléctrica, así como la expedición o renovación de licencia de estación de barco y la asignación del número de identificación del servicio móvil marítimo.
- Devengo: se producirá en el momento en que se presente la solicitud que motive el servicio, que no se tramitará sin que se haya efectuado el pago correspondiente, previa la oportuna autoliquidación por el obligado tributario.
- Sujeto pasivo: las personas físicas o jurídicas que soliciten la prestación de servicios que constituyen su hecho imponible.

Tasa por la expedición, refrendo y renovación del Certificado Internacional de Protección del Buque (código de tasa 086), creada de conformidad con lo dispuesto en el artículo 6 de la Ley 4/2004, de 29 de diciembre, de modificación de tasas y de beneficios fiscales de acontecimientos de excepcional interés público (BOE nº 314, de 30/12/2004):

- Hecho imponible: la evaluación y emisión del correspondiente Certificado Internacional de Protección del Buque.
- Devengo: se producirá cuando se presente la solicitud que inicie el expediente, que no se realizará ni tramitará sin que se haya efectuado el pago correspondiente.
- Sujeto pasivo: las personas físicas o jurídicas que soliciten la prestación de cualquiera de los servicios que constituyen su hecho imponible.

Tasas liquidables

Tasa por la prestación de servicios de inspección y control por la DGMM (código de tasa 030), creada por el artículo 12 de la Ley 14/2000, de 29 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social (BOE nº 313, de 31/12/2000), modificado por el artículo 25 de la Ley 24/2001, de 27 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social (BOE nº 313, de 31/12/2001 y corrección de errores en BOE nº 124, de 24/05/2002) y por el artículo 7 de la Ley 4/2004, de 29 de diciembre, de modificación de tasas y de beneficios fiscales de acontecimientos de excepcional interés público (BOE nº 314, de 30/12/2004):

- Hecho imponible: la prestación, por la Administración competente en materia de seguridad marítima, de los servicios y actuaciones inherentes a la emisión de los certificados exigidos por los Convenios internacionales que han sido ratificados por el Gobierno español, así como las actividades en materia de inspección marítima definidas en la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.
- Devengo: nace en el momento en que se presente la solicitud que motive el servicio o la actuación administrativa que constituye el hecho imponible de la misma. No obstante, en aquellos supuestos en que el servicio o la actuación que constituye el hecho imponible de la tasa se prestase de oficio por la Administración, la obligación del pago de aquella nacerá en el momento en que se inicie la prestación del servicio o se realice la actividad, sin perjuicio de la posibilidad de exigir su depósito previo.

- Sujeto pasivo: las personas físicas o jurídicas, incluidas las entidades a que se refiere el artículo 33 de la Ley General Tributaria, que soliciten o a quienes se les preste cualquiera de los servicios y actuaciones que constituyen el hecho imponible.
- Otros: el pago de la tasa es requisito indispensable para la entrega del correspondiente certificado.

APLICACIÓN INFORMÁTICA

A través de la aplicación informática de gestión de tasas, se puede comprobar el pago de las tasas correspondientes a inspección, titulaciones, radiocomunicaciones y registro.

De forma periódica, la Agencia Tributaria envía datos a la DGMM de las tasas que gestiona y que han sido pagadas en el periodo indicado. La información contenida en estos datos es la siguiente:

- Número de justificante de la tasa.
- Fecha de liquidación (tasas liquidables) o fecha de pago (tasas autoliquidables).
- NIF.
- Nombre del pagador.
- Importe satisfecho.

Para las tasas **liquidables**, es decir, las que corresponden a inspección, la aplicación de gestión de tasas cruza los datos de la AEAT con los de las tasas emitidas a través de la aplicación de inspección. De esta forma, aquellas tasas que han sido pagadas aparecen en la aplicación con un indicador verde, mientras que aquellas tasas de las cuales no hay notificación de pago por parte de la AEAT aparecen con un indicador rojo. Esto sirve para identificar aquellas tasas que no han sido pagadas dentro del periodo voluntario y, en consecuencia, tendrán que ser enviadas a la vía ejecutiva.

En el caso de las tasas **autoliquidables** el procedimiento no se inicia a menos que se presente con la solicitud la tasa correspondiente debidamente pagada. En consecuencia, no aplica el periodo voluntario de pago ni la vía ejecutiva en caso de impago, ya que directamente no se tramita el procedimiento requerido. En este caso, el código de colores de los indicadores tiene un significado distinto. Verde indica que la AEAT tiene constancia de que la tasa ha sido pagada, mientras que el código rojo indica que las aplicaciones informáticas de la AEAT no han constatado aún el pago de la misma, si bien en las aplicaciones de registro de buques, titulaciones e inspección radio sí que consta el pago de la misma.

Anexos

Guía de teléfonos y direcciones

Leyenda

	Capitanía Marítima
	Distrito Marítimo

UNIDAD	DIRECCIÓN	TELÉFONO FAX ABREVIADO (*)
SERVICIOS CENTRALES	Ruiz de Alarcón, 1 28014 Madrid	915 97 00 00
ALGECIRAS	Avda. de la Hispanidad, s/n Muelle Isla Verde - Recinto Portuario s/n 11207 Algeciras (Cádiz)	956 60 23 32 956 60 58 89 44587
TARIFA	Puerta del Mar, 3 11380 Tarifa (Cádiz)	956 68 40 86 44589
ALICANTE	Muelle de Poniente, s/n 03071 Alicante	965 92 37 70 965 92 37 28 44560
ALTEA	Avda. del Puerto, 1 03590 Altea (Alicante)	965 84 08 28 44564
DENIA	Aduana, 6 03700 Denia (Alicante)	965 78 00 65 965 78 39 75 44565
SANTA POLA	Plaza de la Constitución, 5 - 2ª Planta 03130 Santa Pola (Alicante)	965 41 11 92 965 41 10 50 44562
TORREVIEJA	Explanada del Mar, s/n 03180 Torrevieja (Alicante)	965 71 02 34 44561
VILLAJYOYOSA	Avda. del Puerto, 26 Edificio de la Casa del Mar 03570 Villajoyosa (Alicante)	965 89 19 20 966 85 25 10 44563
ALMERÍA	Muelle de Levante s/n 04007 Almería	950 27 12 48 950 24 44 94 44566
ADRA	Paseo Picasso, s/n 04770 Adra (Almería)	950 40 06 68 44568
CARBONERAS	Puerto Pesquero Edificio de la Lonja 04140 Carboneras (Almería)	950136184
GARRUCHA	Prolongación Calle Mayor s/n Faro de Garrucha 04630 Garrucha (Almería)	950 46 00 04 44569
AVILÉS	Avda. de la Industria, 100 33400 Avilés (Asturias)	985 52 58 64 985 52 08 60 44572
LUARCA	Carretera del Faro, 11 33700 Luarca (Asturias)	985 64 01 76 44576
SAN ESTEBAN DE PRAVIA	Paseo Marítimo, 8. 33130 San Esteban de Pravia (Asturias)	985 58 00 02 985 58 00 78 44578
BARCELONA	Carretera de Circunvalación Tramo VI Recinto Portuario 08040 Barcelona	93 223 42 75 93 223 46 12 44584

(*) Llamadas IBERCOM desde la oficina de Madrid.

UNIDAD	DIRECCIÓN	TELÉFONO FAX ABREVIADO (*)
ARENYS DE MAR	Muelle Pesquero, s/n 08350 Arenys de Mar (Barcelona)	93 795 79 84 93 223 46 12 44585
VILANOVA I LA GELTRÚ	Paseo Marítimo, 66 08800 Vilanova i la Geltrú (Barcelona)	938 154 219 938 154 219 44586
BILBAO	Ibáñez de Bilbao, 24 48009 Bilbao (Bizkaia)	94 424 14 16 94 424 80 57 44670
BERMEO	Muelle Erroxape, s/n 48370 Bermeo (Bizkaia)	94 618 64 45 94 618 65 01 44672
LEKEITIO	Eliz Atea, 16 Bajo – 2 48280 Lekeitio (Bizkaia)	94 624 33 24 94 684 17 11 44674
ONDARROA	Egidazu Kaia, s/n 48700 Ondarroa (Bizkaia)	94 613 41 73 94 683 32 37 44673
BURELA	Plaza da Mariña, 13 27880 Burela (Lugo)	982 57 51 53 982 58 61 10 44622
RIBADEO	Clemente Pasarón, s/n Edificio de la Casa del Mar 27700 Ribadeo (Lugo)	982 12 80 05 44624
VIVEIRO	Avda. Ramón Canosa, s/n Edificio de la Casa del Mar 27863 Viveiro (Lugo)	982 56 00 74 982 56 04 10 44623
CÁDIZ	Muelle Alfonso XIII, s/n 11006 Cádiz	956 22 27 60 956 22 82 88 44590
BARBATE	Luis Braille, s/n 11160 Barbate (Cádiz)	956 43 04 79 44593
EL PUERTO DE SANTA MARIA	Muelle Exterior, s/n 11500 El Puerto de Santa María (Cádiz)	956 56 16 93 44591
CARTAGENA	Pez Espada, 1 30201 Cartagena (Murcia)	968 52 19 16 968 50 03 79 44632
ÁGUILAS	Explanada del Puerto, s/n Edificio de la Casa del Mar 30880 Águilas (Murcia)	968 41 10 74 44633
MAZARRÓN	Plaza del Mar, s/n 30870 Mazarrón (Murcia)	968 59 40 79 44634
SAN PEDRO DEL PINATAR	Miguel de Unamuno, esq. Mirón de Castro Antiguo Ambulatorio de la Seguridad Social 30740 San Pedro del Pinatar (Murcia)	968 18 06 19 44635
CASTELLÓN	Avda. Interior, s/n Puerto de Castellón 12100 Grao (Castellón)	964 73 73 00 964 28 00 24 44594
BURRIANA	Puerto de Burriana, s/n 12530 Burriana (Castellón)	964 58 50 05 44597

UNIDAD	DIRECCIÓN	TELÉFONO FAX ABREVIADO (*)
VINARÒS	Puerto de Vinaroz, s/n 12500 Vinaròs (Castellón)	964 45 00 60 44596
CEUTA	Muelle España, s/n Estación Marítima del Puerto 51001 Ceuta	856 20 50 17 956 50 46 30 44598
EIVISSA/ FORMENTERA	Acceso Muelle Norte, s/n 07800 EIVISSA (Illes Baleárs)	971 19 20 59 971 31 75 59 44582
FERROL	Muelle Comercial, s/n 15401 Ferrol (A Coruña)	981 36 40 55 981 35 32 56 44676
CARIÑO	Callejón de Picos, s/n 15360 Cariño (A Coruña)	981 40 61 24 44615
CEDEIRA	Almirante Moreno, 4 15350 Cedeira (A Coruña)	981 48 14 07 44677
GIJÓN	Puerto de El Musel, s/n 33290 Gijón (Asturias)	985 30 00 85 985 30 08 54 44570
LASTRES	San Antonio, s/n 33330 Lastres (Asturias)	985 85 00 03 985 85 08 60 44573
LLANES	Gutiérrez de la Gándara, 20 - 1º 33500 Llanes (Asturias)	985 40 02 13 44574
LUANCO	Ramón Pérez de Ayala, 17 33440 Luanco (Asturias)	985 88 00 21 44575
RIBADESELLA	Palacio Valdés, 26 33560 Ribadesella (Asturias)	985 86 01 55 44577
HUELVA	Sanlúcar de Barrameda, 9 21071 Huelva	959 54 17 00 959 28 15 27 44610
AYAMONTE	Avda. Alcalde Narciso Martín Navarro, 24 21400 Ayamonte (Huelva)	959 47 14 07 44611
ISLA CRISTINA	Plaza de la Almadraba, s/n 21410 Isla Cristina (Huelva)	959 33 17 42 959 33 22 25 44612
A CORUÑA	Dique Barrié de la Maza s/n 15001 A Coruña	981 22 04 55 981 22 05 03 44613
CAMARIÑAS	Plaza Insuela, 32 15123 Camariñas (A Coruña)	981 73 60 02 44614
CORCUBIÓN	Avda. de la viña, s/n 15130 Corcubión (A Coruña)	981 74 54 09 44616
CORME	Remedios, s/n 15114 Corme (A Coruña)	981 73 80 16 44617
MUROS	Lonja, s/n 15250 Muros (A Coruña)	981 82 60 05 981 82 60 05 44619
NOIA	Rosalía de Castro, 11 15200 Noia (A Coruña)	981 82 05 05 981 82 43 70 44620

UNIDAD	DIRECCIÓN	TELÉFONO FAX ABREVIADO (*)
SADA	Avda. del Puerto, s/n – 1ª planta Edificio de la Casa del Mar 15160 Sada (A Coruña)	981 62 00 05 981 62 13 37 44621
LAS PALMAS	Muelle de Rivera. Explanada de Tomás Quevedo, s/n – 1ª planta Edificio de la Autoridad Portuaria 35071 Las Palmas de Gran Canaria	928 46 82 89 928 46 82 69 44603
ARRECIFE	Muelle Los Mármoles Edificio de la Autoridad Portuaria 35500 Arrecife de Lanzarote (Las Palmas)	928 81 65 74 928 81 68 58 44604
PUERTO DEL ROSARIO	Edificio Usos Múltiples, Locales 27-22 Oficinas 10-11 35600 Puerto del Rosario – Fuerteventura (Las Palmas)	928 85 17 03 928 85 17 03 44605
MÁLAGA	Plaza Poeta Alfonso Canales, 2 29071 Málaga	952 60 14 78 952 21 55 19 44625
ESTEPONA	Cristóbal Colón, 20 29680 Estepona (Málaga)	95 280 10 96 95 280 10 96 44627
FUENGIROLA	Puerto deportivo. Local 66 29640 Fuengirola (Málaga)	952 47 40 27 952 58 41 96 44628
MARBELLA	Avda. Severo Ochoa, 20 29600 Marbella (Málaga)	95 277 18 40 44629
VÉLEZ-MÁLAGA	Puerto Deportivo de Caleta de Vélez Lonja Pesquera 29751 Caleta de Vélez (Málaga).	952 55 11 38 952 55 11 38 44630
MELILLA	Muelle Ribera, s/n Edificio C.C.S. – 2ª Planta 52071 Melilla	952 68 07 16 952 68 04 16 44631
MOTRIL	Muelle de Poniente, s/n 18613 Motril (Granada)	958 60 10 87 958 83 34 48 44606
PALAMÓS	Zona del Puerto, s/n 17230 Palamós (Girona)	972 31 40 70 972 60 16 86 44599
BLANES	Plaza Josep Vieta i Burcet, 2 Edificio de la Casa del Mar 17300 BLANES (Girona)	972 35 32 54 972 35 32 54 44601
ROSES	Avda. de Tarragona, s/n – 2ª planta Edificio de la Casa del Mar 17480 Roses (Girona)	972 15 09 77 972 15 09 77 44600
PALMA DE MALLORCA	Muelle Viejo, 1 07012 Palma de Mallorca (Ílles Balears)	971 71 13 71 971 71 13 72 44579
ALCUDIA	Muelle pesquero, s/n 07410 Puerto de Alcudia (Ílles Baleárs)	971 54 53 01 971 54 53 01 44580
CIUTADELLA	Marina, 19 Edificio de la Casa del Mar 07760 CIUtdella (Ílles Baleárs)	971 36 41 07 44581

UNIDAD	DIRECCIÓN	TELÉFONO FAX ABREVIADO (*)
MAHÓN	Coste de Ses Voltes, 1 07701 Mahón (Illes Balears)	971 36 41 07 971 35 35 75 44583
PASAIA	Zona Portuaria 20110 Pasaia (Gipuzkoa)	943 35 26 16 943 35 33 07 44607
GETARIA	Ipar Kaia, 28 bajo 20808 Getaria (Gipuzkoa)	943 14 03 35 943 14 04 49 44609
HONDARRIBIA	Itxas Etxea, s/n Edificio de la Casa del Mar 20005 Hondarribia (Gipuzkoa)	943 64 21 52 943 64 21 52 44608
TENERIFE	Vía de servicio Paso Alto, 4 38071 Santa Cruz de Tenerife	922 59 82 71 922 59 62 25 44661
EL HIERRO	Muelle de la Estaca, s/n 38700 El Hierro (Santa Cruz de Tenerife)	922 55 12 54 922 55 15 69 44663
LOS CRISTIANOS	Estación Marítima. Autoridad Portuaria 38650 Los Cristianos (Santa Cruz de Tenerife)	922 79 11 63 922 75 11 63 44662
SAN SEBASTIÁN DE LA GOMERA	Estación Marítima Edificio de la Autoridad Portuaria, s/n 38071 San Sebastián de la Gomera (Santa Cruz de Tenerife)	922 14 14 81 922 14 14 81 44665
SANTA CRUZ DE LA PALMA	Carretera de Bajamar, s/n Edificio Estipalma 38700 Santa Cruz de la Palma (Santa Cruz de Tenerife)	922 41 62 74 922 41 34 61 44664
SANTANDER	Carlos Haya, 23 39009 Santander (Cantabria)	942 36 14 64 942 36 09 22 44650
CASTRO URDIALES	Ardigales, 10 Edificio de la Casa del Mar 39700 Castro Urdiales (Cantabria)	942 86 11 47 44652
LAREDO	Rúa San Francisco, s/n Edificio de la Casa del Mar 39770 Laredo (Cantabria)	942 60 52 44 44653
REQUEJADA	Las Viñas, H 5 39312 Requejada (Cantabria)	942 84 50 87 44654
SANTOÑA	Paseo de Pereda, s/n 39740 Santoña (Cantabria)	942 66 04 84 44655
SAN VICENTE DE LA BARQUERA	Padre Antonio, 1 Edificio de la Casa del Mar 39540 San Vicente de la Barquera (Cantabria)	942 71 00 09 942 71 00 09 44656
SEVILLA	Avda. de Gualdalhorce, s/n Puerto de Sevilla 41012 Sevilla	954 29 82 71 954 61 56 48 44657
SANLÚCAR	Avda. de la Constitución, s/n 11540 Sanlúcar de Barrameda (Cádiz)	956 36 08 08 44658
TARRAGONA	Arranque Rompeolas, s/n 43071 Tarragona	977 24 09 55 977 22 50 06 44659

UNIDAD	DIRECCIÓN	TELÉFONO FAX ABREVIADO (*)
SANT CARLES DE LA RÁPITA	Paseo del Puerto, s/n 43540 Sant Carles de la Rápita (Tarragona)	977 74 00 59 977 74 26 71 44660
VALENCIA	Puerto de Valencia, s/n Acceso Sur 46024 Valencia	96 367 86 77 96 367 55 52 44666
GANDÍA	Recinto portuario Zona Sur, s/n 46730 Grao de Gandía (Valencia)	96 284 29 02 96 284 23 61 44668
SAGUNTO	Muelle Norte, s/n Puerto Autónomo de Sagunto Edificio de la Autoridad Portuaria 46520 Sagunto (Valencia)	96 267 01 05 96 267 01 05 44669
VIGO	Muelle Trasatlánticos Edificio de la Estación Marítima, Ala Sur, 1ª planta 36201 Vigo (Pontevedra)	986 43 28 66 986 43 56 83 44636
A GUARDA	Rúa do Porto, 21 36780 A Guarda (Pontevedra)	986 61 00 05 986 61 39 64 44641
BAIONA	Elduayen, 20 36300 Baiona (Pontevedra)	986 35 50 31 986 35 50 31 44638
BUEU	Montero Rios, s/n Edificio de la Casa del Mar 36930 Bueu (Pontevedra)	986 32 00 22 986 32 00 22 44639
CANGAS	Méndez Nuñez, 19 - 1ª Edificio de la Casa del Mar 36930 Cangas (Pontevedra)	986 30 01 29 986 30 01 29 44640
MARÍN	Puerto Pesquero, s/n Edificio Administrativo de la Autoridad Portuaria 36007 Marín (Pontevedra)	986 88 11 76 986 88 00 18 44642
REDONDELA	Avda. Mendiño, s/n Edificio de la Casa del Mar 36800 Redondela (Pontevedra)	986 40 06 53 986 40 06 53 44644
SANXENXO	Rafael Picó, 2 – bajo 36970 Portonovo (Pontevedra)	986 72 08 92 44643
VILAGARCIA DE AROUSA	Rua Vía de Enlace, 26 36600 Vilagarcía de Arousa (Pontevedra)	986 56 53 14 986 56 58 94 44645
CAMBADOS	Calle del Muelle, s/n Edificio de la Casa del Mar 36630 Cambados (Pontevedra)	986 54 23 34 986 54 23 34 44646
CARAMIÑAL	Castelao, 27 – 3ª planta 15940 A Pobra do Caramiñal (A Coruña)	981 83 01 40 981 83 01 40 44648
O GROVE	Monte da Vila Edificio de la Casa del Mar 36980 O Grove (Pontevedra)	986 73 07 64 986 73 07 64 44647
SANTA UXÍA DE RIBEIRA	Avda. do Malecón, s/n 15961 Santa Uxía de Ribeira (A Coruña)	981 871 040 981 871 166 44649

Relación de procedimientos por área de gestión

Registro de buques

REGISTRO DE BUQUES		
REGISTRO ORDINARIO	CONSTRUCCIÓN	Autorización de Construcción de embarcaciones nacionales/para exportación menores a 24 m de eslora «L».
		Autorización de Construcción de buques nacionales/para exportación mayores o iguales a 24 m de eslora «L».
		Modificación de proyecto técnico de embarcaciones menores a 24 m de eslora «L».
		Modificación de proyecto técnico de buques mayores o iguales a 24 m de eslora «L».
		Desistimiento expreso de Construcción autorizada de embarcaciones menores a 24 m de eslora «L».
		Desistimiento expreso de Construcción autorizada de buques mayores o iguales a 24 m de eslora «L».
		Caducidad de autorización de Construcción de embarcaciones menores a 24 m de eslora «L».
		Caducidad de autorización de Construcción de buques mayores o iguales a 24 m de eslora «L».
		Cambio de astillero de embarcaciones menores a 24 m de eslora «L».
		Cambio de astillero de buques mayores o iguales a 24 m de eslora «L».
		Cambio de titular contratante.
		Asignación de señal distintiva de embarcaciones menores a 24 m de eslora «L».
		Asignación de señal distintiva de buques mayores o iguales a 24 m de eslora «L».
		Asignación de nombre.
		Cambio de finalidad/naturaleza para embarcaciones menores a 24 m de eslora «L».
		Cambio de finalidad/naturaleza de buques mayores o iguales a 24 m de eslora «L».
		Reserva de folio.
		Anulación de reserva de folio.
		Botadura para embarcaciones/buques procedentes de nueva construcción.
		Pruebas oficiales para embarcaciones/buques.
	Emisión del rol provisional para buques de nueva construcción/Inscripción provisional.	
	Acta de entrega de nave.	
	Fase equivalente a puesta de quilla.	
	ABANDERAMIENTO	Abanderamiento provisional/definitivo para embarcaciones importadas menores a 24 m de eslora «L».
		Abanderamiento provisional/definitivo para buques importados mayores o iguales a 24 m de eslora «L».
		Abanderamiento provisional a abanderamiento definitivo para embarcaciones menores a 24 metros de eslora «L».
		Abanderamiento provisional a abanderamiento definitivo para buques mayores o iguales a 24 metros de eslora «L».
		Prórroga de abanderamiento provisional para embarcaciones menores a 24 metros de eslora «L».
Prórroga de abanderamiento provisional para buques mayores o iguales a 24 metros de eslora «L».		

REGISTRO DE BUQUES

REGISTRO ORDINARIO (cont.)	MATRICULACIÓN	Inscripción por unidades embarcaciones/buques.
		Inscripción definitiva de embarcaciones procedentes de nueva construcción menores a 24 m de eslora «L».
		Inscripción definitiva de buques procedentes de nueva construcción, mayores o iguales a 24 m de eslora «L».
		Prórroga del rol provisional en embarcaciones menores a 24 m de eslora «L».
		Prórroga del rol provisional en buques mayores o iguales a 24 m de eslora «L».
		Patente de navegación.
		Matrícula Turística para embarcaciones.
		Baja de matrícula turística para embarcaciones.
		Prórroga de matrícula turística para embarcaciones.
		Matriculación de motos náuticas.
	BUQUE / EMBARCACIÓN EN SERVICIO	Obras de reforma autorizadas por el Capitán Marítimo.
		Obras de reforma autorizadas por la Dirección General de Marina Mercante.
		Acople/desacople/cambio motores Fueraborda.
		Montaje/desmontaje/cambio motores intraborda/intrafueraborda.
		Cambio de Lista por adecuación al Real Decreto 1027/89.
		Cambio de actividad/lista para embarcaciones menores a 24 m de eslora «L».
		Cambio de actividad/lista para buques mayores o iguales a 24 m de eslora «L».
		Cambio de clasificación para embarcaciones menores a 24 m de eslora «L».
		Cambio de clasificación para buques mayores o iguales a 24 m de eslora «L».
		Adecuación/normalización de datos técnicos.
		Transferencia de propiedad.
		Cambio de nombre.
		Cambio de Registro del especial al ordinario.
		Cambio de Registro del ordinario al especial.
		Aportado/desaportado como baja.
		Anotación de modalidades de explotación/Cancelación de modalidades de explotación.
		Ejecución de opción de compra en leasing.
		Constitución/cambio/novación/cancelación de hipoteca.
		Escritura notarial.
		Registro de bienes muebles.
		Prohibición venta. Embargo. Retención.
		Cancelación prohibición venta. Cancelación de embargo. Cancelación de retención.
	Canje/duplicado rol.	
BAJA	Baja de oficio en embarcaciones menores a 24 m de eslora «L».	
	Baja de oficio en buques mayores o iguales a 24 m de eslora «L».	
	Baja por caducidad.	

REGISTRO DE BUQUES

REGISTRO ORDINARIO (cont.)	BAJA (cont.)	Baja por siniestro en embarcaciones menores a 24 m de eslora «L».
		Baja por siniestro en buques mayores o iguales a 24 m de eslora «L».
		Baja por desguace en embarcaciones menores a 24 m de eslora «L».
		Baja por desguace en buques mayores o iguales a 24 m de eslora «L».
		Baja por instalación fija en tierra en embarcaciones menores a 24 m de eslora «L».
		Baja por instalación fija en tierra en buques mayores o iguales a 24 m de eslora «L».
		Baja por hundimiento voluntario en embarcaciones menores a 24 m de eslora «L».
		Baja por hundimiento voluntario en buques mayores o iguales a 24 m de eslora «L».
		Baja por exportación provisional.
		Prórroga de la baja del buque por exportación provisional.
		Baja definitiva por exportación.
		Baja por reexportación.
		REGISTRO ORDINARIO (EMBARCACIONES DE RECREO)
Desistimiento expreso de Construcción autorizada de embarcaciones.		
Asignación de señal distintiva.		
Reserva de folio.		
Anulación de reserva de folio.		
Botadura para embarcaciones procedentes de nueva construcción.		
Pruebas oficiales para embarcaciones.		
ABANDERAMIENTO	Abanderamiento/matriculación de embarcaciones nacionales o importadas.	
EMBARCACIONES EN SERVICIO	Obras de reforma autorizadas por el Capitán Marítimo.	
	Cambio del puerto de Matrícula.	
	Acople/desacople/cambio motores F/B.	
	Montaje/desmontaje/cambio motores intraborda/intrafueraaborda.	
	Cambio de actividad/lista.	
	Adecuación de datos técnicos.	
	Cambio de propiedad.	
	Cambio de nombre.	
	Anotación de modalidades de explotación/Cancelación de modalidades de explotación.	
	Ejecución de opción de compra en leasing.	
	Constitución/cambio/novación/cancelación de hipoteca.	
	Escritura notarial.	
	Registro de bienes muebles.	
	Prohibición venta. Embargo. Retención	
	Cancelación prohibición venta. Cancelación de embargo. Cancelación de retención.	
Renovación del certificado de Registro/permiso de navegación.		
BAJA	Baja de oficio.	
	Baja por siniestro.	
	Baja por desguace.	
	Baja por exportación.	

REGISTRO DE BUQUES**REGISTRO ESPECIAL DE BUQUES
Y EMPRESAS NAVIERAS**

Procedimiento de inscripción/modificación de una empresa naviera en REBECA.
Procedimiento de inscripción provisional en REBECA de Buques procedentes de construcción nacional (9ª Lista).
Procedimiento de inscripción provisional en REBECA de Buques extranjeros procedentes de otros Registros.
Procedimiento de inscripción provisional en REBECA de Buques procedentes de construcción en el extranjero.
Procedimiento de inscripción definitiva en REBECA de Buques Nacionales procedentes del Registro Ordinario.
Procedimiento de inscripción definitiva en REBECA de Buques procedentes de construcción nacional (9ª lista).
Procedimiento de inscripción definitiva en REBECA de Buques extranjeros procedentes de otros Registros.
Procedimiento de inscripción definitiva en REBECA de Buques procedentes de construcción en el extranjero.
Baja de oficio por incumplimiento de requisitos en REBECA.

Relación de procedimientos por área de gestión

Despacho de buques

DESPACHO DE BUQUES	
DESPACHO DE ENTRADA Y SALIDA	Despacho de entrada.
	Despacho de salida.
	Autodespacho.
	Despacho por tiempo de buques mercantes.
	Despacho de embarcaciones de recreo de Lista 7ª y 6ª.
	Autorización para exhibición y/o demostración de embarcaciones de recreo.
	Despacho de buques pesqueros.
ENROLE Y DESENROLE	Enrole Ordinario.
	Enrole múltiple/simultáneo.
	Desenrole.
RETENCIÓN	Retención de buque de oficio.
	Retención de buque a instancia de parte.

Relación de procedimientos por área de gestión

Seguridad marítima y contaminación

SEGURIDAD MARÍTIMA	
PROCEDIMIENTOS	Autorización de transporte marítimo en casos excepcionales.
	Pruebas de practicaje.
	Habilitación temporal como práctico de puerto.
	Habilitación definitiva como práctico de puerto.
	Exenciones de practicaje.
	Obligatoriedad de practicaje.
	Autorización para la exención del cumplimiento del dispositivo de separación de tráfico.
	Autorización para embarques de superior categoría.
	Expedición de Certificado Internacional de Protección Marítima.
	Asignación de tripulaciones mínimas de seguridad en barcos nacionales para tráfico nacional e Internacional.
	Simultaneo de mando (máquinas y puente).
	Autorización de mantenimiento de buques en puerto.
	Autorización de funcionamiento de instalaciones/artefactos flotantes.
	Autorización de pruebas náuticas deportivas.
	Autorización/fijación de condiciones de seguridad de concentraciones náuticas.
	Procedimiento de actuación para buques en situaciones de emergencia.
	Autorización para remoción de los restos del buque.
	Expedición de Certificado Internacional de Protección Marítima.
	Emisión del documento del registro sinóptico continuo.
	Subvenciones a las navieras para adaptarse al convenio de protección (PBIP).
INFORMES Y OTROS	Informes sobre balizamientos.
	Informes sobre Seguridad Marítima.
	Informes a Costas.
	Informe al Mº de Asuntos Exteriores y de Cooperación por tránsito en puertos nacionales de buques extranjeros y nacionales que transporten explosivos.
	Modificación de los dispositivos de separación de tráfico y de los esquemas de organización del tráfico.
	Inspecciones de carga/descarga especiales de buques en temas de Seguridad Marítima.

Relación de procedimientos por área de gestión

Seguridad marítima y contaminación (cont.)

CONTAMINACIÓN MARÍTIMA	
PROCEDIMIENTOS	Autorización de vertidos de material dragado (fuera de aguas portuarias).
	Autorización de vertido especial desde buque al mar.
	Autorización hundimiento buques en la mar (bandera extranjera).
	Autorización de salidas de buques sin entregar residuos.
	Autorización para desguace de buque extranjero.
	Exención a la notificación y entrega de residuos para buques de líneas regulares o embarcaciones de servicios portuarios.
	Emisión de certificados BUNKERS y CLC.
	Emisión de certificado de aptitud de medios flotantes de empresas MARPOL.
	Aprobación de manuales de los Planes de Contingencia (SOPEP).
	Homologación de centros de formación en material LCC.
	Homologación de dispersantes.
	Incumplimientos MARPOL de buques extranjeros en tránsito.
INFORMES Y OTROS	Informe de instalación de arrecifes artificiales.
	Informe de dragado en puerto.
	Informe de dragado fuera de aguas portuarias.
	Informe de vertido en puerto.
	Informe para desguace de buque nacional.
	Informes de los Planes Interiores de Contingencia por Contaminación Marina (PICCMA).
	Informe previo a la concesión del servicio de suministro de combustible en aguas portuarias.
	Informe sobre el trasiego de combustible buque a buque en aguas portuarias.
	Informe sobre el trasiego de sustancias peligrosas buque a buque en aguas portuarias.
	Informe sobre cuestiones ambientales y de seguridad marítima en proyectos de ámbito marítimo.
Informe para autorización de hundimiento buques en la mar (bandera nacional).	

TRÁFICO MARÍTIMO	
PROCEDIMIENTOS	Comunicación de líneas regulares de cabotaje .
	Autorizaciones de actividad de barcos mercantes de 3ª bandera (extranjeros).
INFORMES	Informes de viabilidad para conceder avales a armadores navieros para la construcción de grandes buques.

Relación de procedimientos por área de gestión

Titulaciones y formación marítima

TITULACIONES Y FORMACIÓN MARÍTIMA PROFESIONAL		
TÍTULOS PROFESIONALES	Expedición Revalidación Convalidación Refrendo Duplicados	Capitán de la Marina Mercante.
		Piloto de primera de la Marina Mercante.
		Piloto de segunda de la Marina Mercante.
		Patrón de altura.
		Patrón de litoral.
		Patrón mayor de cabotaje.
		Patrón de cabotaje.
		Patrón portuario.
		Marinero de puente.
		Jefe de máquinas de la Marina Mercante.
		Oficial de máquinas de primera de la Marina Mercante.
		Oficial de máquinas de segunda de la Marina Mercante.
		Mecánico mayor naval.
		Mecánico naval.
		Mecánico naval mayor.
		Mecánico naval de primera clase.
		Mecánico naval de segunda clase.
		Marinero de máquinas.
		Oficial radioelectrónico de primera de la Marina Mercante.
		Oficial radioelectrónico de segunda de la Marina Mercante.
CERTIFICADOS DE ESPECIALIDAD	Expedición Revalidación Reclamación Canje Duplicados Modificación de datos personales	Formación básica.
		Avanzado en lucha contra incendios.
		Embarcaciones de supervivencia y botes de rescate (no rápidos).
		Botes de rescate rápidos.
		Operador general del sistema mundial de socorro y seguridad marítima.
		Operador restringido del sistema mundial de socorro y seguridad marítima.
		Familiarización en buques tanque.
		Buques petroleros.
		Buques gaseros.
		Buques quimiqueros.
		Básico de buques de pasaje.
		Buques RO-RO de pasaje y buques de pasaje distintos a buques RO-RO.

Relación de procedimientos por área de gestión

Titulaciones y formación marítima (cont.)

TITULACIONES Y FORMACIÓN MARÍTIMA PROFESIONAL (cont.)		
CERTIFICADOS DE ESPECIALIDAD (cont.)	Expedición Revalidación Reclamación Canje Duplicados Modificación de datos personales	Radar de punteo automático (ARPA).
		Compensador de agujas náuticas.
		Operador de muelle y terminal que manipulen mercancías peligrosas.
		Manipulación de mercancías peligrosas para componentes de Organizaciones portuarias.
		Nivel operativo básico en materia de prevención y lucha contra la contaminación en las operaciones de carga, descarga y manipulación de hidrocarburos en el ámbito marítimo y portuario.
		Nivel operativo avanzado en materia de prevención y lucha contra la contaminación en las operaciones de carga, descarga y manipulación de hidrocarburos en el ámbito marítimo y portuario.
		Nivel superior de dirección en materia de prevención y lucha contra la contaminación en las operaciones de carga, descarga y manipulación de hidrocarburos en el ámbito marítimo y portuario.
		Oficial de protección del buque.
		Oficial de la compañía en protección marítima.
		Patrón profesional de embarcación de recreo.
Patrón profesional de instalaciones y dársenas portuarias.		
LIBRETA MARÍTIMA A ESPAÑOLES		Expedición de libreta marítima.
		Renovación de libreta marítima.
HOMOLOGACIÓN DE CENTROS DE FORMACIÓN		Homologación, prórroga y retirada.

TITULACIONES DE RECREO	
TITULACIONES DE RECREO	Capitán de Yate.
	Patrón de Yate.
	Patrón de Embarcaciones de Recreo (PER).
	Patrón de Navegación Básica (PNB).
	Patrón de Moto Náutica A.
	Patrón de Moto Náutica B.

Relación de procedimientos por área de gestión

Inspección de buques

INSPECCIONES Y CERTIFICACIÓN DE BUQUES Y EMBARCACIONES	
BUQUES NACIONALES	Emisión de informes de inspección.
	Botadura.
	Experiencia de estabilidad.
	Pruebas de mar previas a las pruebas oficiales.
	Pruebas oficiales.
	Emisión de certificados.
	Renovación y refrendo de certificados de buques.
	Acople/desacople de motor fueraborda.
	Transformación, reforma o gran reparación.
	Aprobación/homologación de estaciones de balsas.
	Solicitud de autorización de remolque.
Exenciones.	
BUQUES EXTRANJEROS	Inspecciones MOU.
	Denegación de acceso a puerto.
EMBARCACIONES DE RECREO	Inscripción de embarcaciones de recreo (con marcado CE/sin marcado CE).
	Creación de fichas de embarcaciones/motores con marcado CE.
	Cambio de lista/actividad.
	Cambio de zona de navegación.
	Cambio o asignación de número de personas.
	Cambio/instalación de motor fueraborda.
	Cambio/instalación de motor intraborda/intrafueraborda.
	Obtención del certificado de navegabilidad.
	Canje y duplicado del certificado de navegabilidad.
	Cambio de nombre.
	Asignación de letras de identificación de constructor.
	Autorización de entidad colaboradora de inspección (ECI).(Autorización, Modificación, Revocación).
Autorización a organismo notificado.	

Relación de procedimientos por área de gestión

Expedientes sancionadores

EXPEDIENTES SANCIONADORES
Procedimiento sancionador.
MÓDULOS: <ul style="list-style-type: none">• Módulo Medidas Provisionales.• Módulo Abstención.• Módulo Recusación• Módulo Recurso de Alzada.• Módulo Subsanación.• Módulo Suspensión por ilícito penal.• Módulo Notificación.• Módulo Ejecución.

Gestión de tasas

GESTIÓN DE TASAS
Gestión de tasas autoliquidables.
Gestión de tasas liquidables.
Devolución de ingresos indebidos.

Relación de normativa por área de gestión

Normativa general

NORMATIVA GENERAL	
LEGISLACIÓN GENERAL	Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen jurídico de las Administraciones Públicas y del procedimiento Administrativo Común.
	Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de puertos del Estado y de la Marina Mercante.
	Real Decreto 638/2007, de 18 de mayo, por el que se regulan las Capitanías Marítimas y los Distritos Marítimos.
TASAS/IMPUESTOS	Ley 51/2007, de 26 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el 2008.
	Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera.
	Ley 4/2004, de 29 de diciembre, de modificación de tasas y de beneficios fiscales de acontecimientos de excepcional interés público.
	Ley 62/2003, de 30 de diciembre, de medidas Fiscales, Administrativas y del Orden social.
	Ley 58/2003, de 17 de diciembre, General Tributaria.
	Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de Régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general (Tarifa T-0).
	Ley 53/2002, de 30 de diciembre, de medidas Fiscales, Administrativas y del Orden social.
	Ley 24/2001, de 27 de diciembre, de medidas Fiscales, Administrativas y del Orden social.
	Ley 14/2000, de 29 de diciembre, de medidas Fiscales, Administrativas y del Orden social.
	Ley 55/1999, de 29 de diciembre, de medidas Fiscales, Administrativas y del Orden social.
	Ley 50/1998, de 30 de diciembre, de medidas Fiscales, Administrativas y del Orden social.
	Ley 66/1997, de 30 de diciembre, de medidas Fiscales, Administrativas y del Orden social.
	Ley 42/1994, de 30 de diciembre, de medidas Fiscales, Administrativas y del Orden social.
	Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de impuestos especiales.
	Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de puertos del Estado y de la Marina Mercante.
	Ley 8/1989, de 13 de abril, de Tasas y Precios Públicos.
	Real Decreto-Ley 7/1993, de medidas urgentes de adaptación y modificación del impuesto sobre el valor añadido, del impuesto especial sobre determinados medios de transporte, del impuesto general indirecto canario, del arbitrio sobre la producción e importación en las islas canarias y de la tarifa especial del arbitrio insular a la entrada de mercancías.
	Real Decreto 939/2005, de 29 de julio, por el que se aprueba el Reglamento General de Recaudación.
	Real Decreto 520/2005, de 13 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento general de desarrollo de la Ley 58/2003, de 17 de diciembre, General Tributaria, en materia de revisión en vía administrativa.
	Real Decreto 1165/1995, de 7 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de los Impuestos Especiales. Real Decreto 112/1998, de 30 de enero, por el que se modifica el Reglamento de los Impuestos Especiales.
Orden EHA/3851/2007, de 26 de diciembre, por el que se aprueba el modelo 576 de autoliquidación del impuesto especial sobre determinados medios de transporte.	

Relación de normativa por área de gestión

Normativa general (cont.)

NORMATIVA GENERAL (cont.)	
TASAS/IMPUESTOS (cont.)	Orden EHA/1981/2005, de 21 de junio, por la que se aprueba el modelo 576 de la declaración del impuesto especial sobre determinados medios de transporte, exenciones y no sujeciones sin reconocimiento previo, se establecen las condiciones generales y el procedimiento para la presentación telemática por Internet de las declaraciones correspondientes al modelo 576 y se modifica la orden de 30 de septiembre de 1999, por la que se establecen las condiciones generales y el procedimiento para la presentación telemática de las declaraciones-liquidaciones correspondientes a los modelos 110, 130, 300 y 330.
	Orden FOM/818/2004 que define conceptos de la Ley 48/2003 (Importe T-0).
	Orden del Ministerio de Economía y Hacienda, de 4 de junio de 1998, por la que se regulan determinados aspectos de la gestión recaudatoria de las tasas que constituyen derechos de la Hacienda Pública.
	Resolución de 16 de junio de 2005, de la Subsecretaría, por la que se establece el procedimiento para la presentación de la autoliquidación y las condiciones para el pago por vía telemática de diversas tasas correspondientes al Ministerio de Fomento.
	Instrucción de Servicio 2/2002, sobre aplicación de las tasas por actuaciones de los registros de buques y empresas navieras.
	Instrucción de Servicio de la Subsecretaría de Fomento de fecha de 15 de marzo de 1999.

Relación de normativa por área de gestión

Registro de buques

NORMATIVA APLICABLE A REGISTRO DE BUQUES	
REGISTRO ORDINARIO	Real Decreto 1837/2000, de 10 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de inspección y certificación de buques civiles.
	Real Decreto 1027/1989, de 28 de julio, sobre abanderamiento, matriculación de buques y Registro marítimo.
	Orden Ministerial de 31 de marzo de 1997 sobre delegación de atribuciones.
	Circular 4/1990, sobre abanderamiento, matriculación de buques y registro marítimo. Circular 11/1990, ampliación de la Circular 4/1990.
REGISTRO ESPECIAL DE BUQUES Y EMPRESAS NAVIERAS	Ley 4/2006, de 29 de marzo, de adaptación del régimen de las entidades navieras en función del tonelaje a las nuevas directrices comunitarias sobre ayudas de Estado al transporte marítimo y modificación del régimen económico y fiscal de Canarias.
	Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de medidas Fiscales, Administrativas y de Orden Social.
	Ley 19/1994, de 6 de julio, de Modificaciones de Régimen Económico y Fiscal de Canarias.
	Real Decreto 2221/1998, de 16 de octubre, por el que se autoriza la inscripción en el Registro Especial de Buques y Empresas Navieras de empresas y buques destinados a la navegación marítima de cabotaje.
	Circular nº 12/1994 del Registro Especial de Buques y Empresas Navieras. Anotaciones en Hoja de Asiento e Instrucciones Generales.
	Circular nº 20/1992 del Registro Especial de Buques y Empresas Navieras.
PESCA	Ley 3/2001, de 26 de marzo, de pesca marítima del Estado.
	Real Decreto 1549/2009, sobre ordenación del sector pesquero y adaptación al Fondo Europeo de la Pesca.
	Real Decreto 638/2006, de 26 de mayo, por el que se modifica el Real Decreto 1048/2003, de 1 de agosto, sobre ordenación del sector pesquero y ayudas estructurales.
	Real Decreto 518/2005, de 6 de mayo, por el que se modifica el Real Decreto 3448/2000, de 22 de diciembre, por el que se establece la normativa básica de las ayudas estructurales en el sector pesquero, el Real Decreto 1048/2003, de 1 de agosto, sobre ordenación del sector pesquero y ayudas estructurales, y el Real Decreto 1473/2004, de 18 de junio, por el que se establecen medidas de carácter socioeconómico en el sector pesquero y se modifica el Real Decreto 3448/2000, de 22 de diciembre.
RECREO (LISTAS 6ª Y 7ª)	Real Decreto 544/2007, de 27 de abril, por el que se regula el abanderamiento y matriculación de las embarcaciones de recreo en la lista séptima del registro de matrícula de buques.
	Real Decreto 607/1999, de 16 de abril, por el que se aprueba el Reglamento del seguro de responsabilidad civil de suscripción obligatoria para embarcaciones de recreo o deportivas.
	Instrucción de Servicio 6/1998, sobre alquiler de embarcaciones de recreo.
	Instrucción de Servicio 4/1998, por la que se establece el procedimiento para la exhibición y demostración de embarcaciones de recreo.
MOTOS NAÚTICAS	Real Decreto 259/2002, de 8 de marzo, por el que se actualizan las medidas de seguridad en la utilización de las motos náuticas.
	Orden de 16 de diciembre de 1998 por la que se regula el procedimiento abreviado de registro y matriculación de motos náuticas.

Relación de normativa por área de gestión

Despacho de buques

NORMATIVA APLICABLE A DESPACHO DE BUQUES	
DESPACHO DE BUQUES	Real Decreto 210/2004, de 6 de febrero, por el que se establece un sistema de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo.
	Real Decreto 1249/2003, de 3 de octubre, sobre las formalidades de información exigibles a los buques mercantes que lleguen a los puertos españoles y salgan de éstos.
	Orden FOM/3056/2002, de 29 de noviembre, por la que se establece el procedimiento integrado de escala de buques en los puertos de interés general. Orden FOM/3769/2007, de 14 de noviembre, que modifica la Orden FOM/3056/2002, de 29 de noviembre, por la que se establece el procedimiento integrado de escala de buques en los puertos de interés general. Orden FOM/2/2003, de 2 de enero, por el que se corrige errores en la Orden FOM/3056/2002, de 29 de noviembre de 2002, por la que se establece el procedimiento integrado de escala de buques en los puertos de interés general.
	Orden de 18 de enero de 2000 por el que se desarrolla el Reglamento de despacho de Buques.
	Orden de 4 diciembre 1985 sobre autorizaciones para actividades marítimas turístico-deportivas.
	Resolución de 13 de febrero de 2004 sobre el que se aprueba el nuevo modelo de Rol de Despacho y Dotación para Buques de Pesca.
	Instrucción de Servicio 3/2000, de 21 de marzo.

Relación de normativa por área de gestión

Seguridad marítima y contaminación

NORMATIVA APLICABLE A CONTAMINACIÓN MARÍTIMA	
DISPERSANTES	Orden de 23 de noviembre de 1974, de modificación de la Orden de 27 de mayo de 1971 sobre uso de detergentes en la mar.
	Orden de 7 de junio de 1971 sobre homologación de productos tensioactivos utilizados para eliminar en el mar las manchas de petróleo.
VERTIDOS	Convenio (OSPAR) para la protección del Medio Ambiente Marino del Atlántico Nordeste (Convenio de París 1992) para prevenir la contaminación causada por vertidos o incineración, por fuentes mar adentro, de origen terrestre y otros orígenes.
	Convenio para la protección del medio marino y de la zona costera del Mediterráneo (Barcelona 1976) para la prevención y lucha contra la contaminación de cualquier fuente en el Mediterráneo.
	Convenio de Londres de 1972 sobre la prevención de la contaminación del mar por vertimiento de desechos y otras materias, 1972, y su Instrumento de ratificación.
	Protocolo sobre cooperación para prevenir la contaminación por los buques y, en situaciones de emergencia, combatir la contaminación del mar mediterráneo, Valetta el 25 de enero de 2002 y su Instrumento de ratificación.
BUNKERS Y CLC	Orden 26 de mayo de 1976 sobre prevención de la contaminación marina provocada por vertidos desde buques y aeronaves y su corrección de errores.
	Convenio Internacional sobre responsabilidad civil nacida de daños debidos a contaminación por los hidrocarburos para combustible de los buques, Londres el 23 de marzo de 2001, y su Instrumento de ratificación (BUNKERS 2001).
	Real Decreto 1795/2008, de 3 de noviembre, por el que se dictan normas sobre la cobertura de la responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de los hidrocarburos para combustible de los buques.
	Real Decreto 1892/2004, de 10 de septiembre, por el que se dictan normas para la ejecución del convenio Internacional sobre la responsabilidad civil derivada de daños debidos a la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos. Resolución de 3 de noviembre de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se regula el procedimiento de solicitud y expedición de los certificados de seguros a los que se refiere el Real Decreto 1795/2008, de 31 de octubre, por el que se dictan normas sobre la cobertura de la responsabilidad civil por daños causados por la contaminación de los hidrocarburos para combustible de los buques, y el Real Decreto 1892/2004, de 10 de septiembre, por el que se dictan normas para la ejecución del Convenio Internacional sobre responsabilidad civil por daños debidos a contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos, 1992.
RECEPCIÓN DE RESIDUOS	Real Decreto 1381/2002, de 20 de diciembre, sobre instalaciones portuarias de recepción de desechos generados por los buques y residuos de carga.
	Real Decreto 1084/2009, de 3 de julio, por el que se modifica el Real Decreto 1381/2002, de 20 de diciembre, de instalaciones portuarias de recepción de desechos generados por los buques y residuos de carga.
	Orden FOM/1392/2004, de 13 de mayo, relativa a la notificación y entrega de desechos generados por los buques.

Relación de normativa por área de gestión

Seguridad marítima y contaminación (cont.)

NORMATIVA APLICABLE A CONTAMINACIÓN MARÍTIMA (cont.)	
RECICLAJE DE BUQUES EN PUERTOS EXTRANJEROS	Reglamento (CE) nº 1013/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo de 14 de junio de 2006 relativo a los traslados de residuos.
PREPARACIÓN Y LCC	Protocolo sobre cooperación, preparación y lucha contra los sucesos de contaminación por sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, 2000, y el Instrumento de adhesión de España al Protocolo sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra los sucesos de contaminación por sustancias nocivas y potencialmente peligrosas, hecho en Londres el 15 de marzo de 2000.
	Convenio Internacional sobre cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos (OPRC 90), y su Instrumento de Ratificación.
INCUMPLIMIENTOS MARPOL	Convenio para prevenir la contaminación por los buques (MARPOL 73/78). Normas para evitar las descargas de sustancias contaminantes operacionales y accidentales de los buques. Anexo I.- Hidrocarburos. Anexo II.- Sustancias nocivas líquidas transportadas a granel. Anexo III.- Sustancias perjudiciales en paquetes, contenedores, tanques portátiles y camiones cisterna. Anexo IV.- Aguas Sucias Anexo V.- Basuras.

NORMATIVA APLICABLE A SEGURIDAD MARÍTIMA	
SEGURIDAD MARÍTIMA	Convenio sobre el Reglamento para Prevenir los Abordajes, hecho en Londres el 20 de octubre de 1972. Instrumento de adhesión de 13 de mayo de 1974.
	Real Decreto 62/2008, de 25 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de las condiciones de seguridad marítima, de la navegación y de la vida humana en la mar aplicables a las concentraciones náuticas de carácter conmemorativo y pruebas náutico-deportivas.
	Real Decreto 210/2004, de 6 de febrero, por el que se establece un sistema de seguimiento y de información sobre el tráfico marítimo.
	Real Decreto 1249/2003, de 3 de octubre, sobre formalidades de información exigibles a los buques mercantes que lleguen a los puertos españoles y salgan de éstos.
	Real Decreto 1043/2003, de 1 de agosto, por el que se establecen determinadas medidas de seguridad para la utilización de artefactos náuticos de recreo autopropulsados.
	Real Decreto 259/2002, de 8 de marzo, por el que se actualizan las medidas de seguridad en la utilización de las motos náuticas.
	Real Decreto 665/1999, de 23 de abril, por el que se regula el Registro de las personas que viajan a bordo de buques de pasaje.
	Real Decreto 607/1999, de 16 de abril, por el que se aprueba el Reglamento del seguro de responsabilidad civil de suscripción obligatoria para embarcaciones de recreo o deportivas.
	Real Decreto 1119/1989, de 15 de septiembre, por el que se regula el tráfico de embarcaciones especiales de alta velocidad en las aguas marítimas españolas.
	Real Decreto 1835/1983, de 25 de mayo, por el que se adopta para el balizamiento de las costas el sistema de balizamiento marítimo de la Asociación Internacional de Señalización Marítima (AISM).
	Decreto 2055/1969, de 25 de septiembre, por el que se regula el ejercicio de actividades subacuáticas.
	Orden FOM/2472/2006, de 20 de julio, por la que se regula el uso de la cartografía electrónica y de los sistemas de información y visualización de cartas electrónicas a bordo de los buques.
	Orden de 23 de junio de 1999 por la que se establecen determinadas prescripciones a cumplir por los buques de pasaje en aplicación del Real Decreto 665/1999, de 23 de abril, por el que se regula el registro de personas que viajan a bordo de buques de pasaje.
	Orden de 14 de octubre de 1997 por la que se aprueban las normas de seguridad para el ejercicio de actividades subacuáticas.
Orden de 17 de abril de 1991 por la que se regula el fondeo de buques-tanque en aguas jurisdiccionales o en la zona económica exclusiva española.	

Relación de normativa por área de gestión

Seguridad marítima y contaminación (cont.)

NORMATIVA APLICABLE A SEGURIDAD MARÍTIMA (cont.)	
PROTECCIÓN MARÍTIMA	Reglamento (CE) nº 725/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo de 31 de marzo relativo a la mejora de la protección de los buques y las instalaciones portuarias.
	Real Decreto 1617/2007, de 7 de diciembre, por el que se establecen medidas para la mejora de la protección de los puertos y del transporte marítimo.
PRACTICAJE	Real Decreto 393/1996, de 1 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento general de practicaaje, de conformidad con lo establecido en la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.
	Orden FOM/2417/2007, de 25 de julio, por la que se regula el reconocimiento de la capacitación profesional para la prestación de los servicios de practicaaje portuario.
	Orden FOM/1621/2002, de 20 de junio, por la que se regulan las condiciones para el otorgamiento de exenciones al servicio portuario de practicaaje.
	Resolución de 20 de noviembre de 2007, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se aprueba el programa de materias a que habrán de ajustarse los ejercicios de las pruebas para el reconocimiento de capacitación profesional para la prestación de los servicios de practicaaje portuario.
MERCANCÍAS PELIGROSAS	Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas (Código IMDG).
	Real Decreto 2319/2004, de 17 de diciembre, por el que se establecen normas de seguridad de contenedores de conformidad con el Convenio Internacional sobre la seguridad de los contenedores.
	Real Decreto 230/1998, de 16 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de explosivos.
	Real Decreto 145/1989, de 20 de enero, por el que se aprueba el Reglamento nacional de admisión, manipulación y almacenamiento de mercancías peligrosas en los puertos.
TRIPULACIONES MÍNIMAS	Real Decreto 285/2002, de 22 de marzo, por el que se modifica el Real Decreto 1561/1995, de 21 de septiembre, sobre jornadas especiales de trabajo, en lo relativo al trabajo en la mar.
	Orden de 14 de julio de 1964 sobre el cuadro indicador de tripulaciones mínimas.

NORMATIVA APLICABLE A TRÁFICO MARÍTIMO	
TRÁFICO MARÍTIMO	Reglamento CEE 3577/1992, del Consejo de 7 de diciembre de 1992, por el que se aplica el principio de libre prestación de servicios a los transportes marítimos dentro de los Estados Miembros (cabotaje marítimo).
	Real Decreto 1516/2007, de 16 de noviembre, por el que se determina el régimen jurídico de las líneas regulares de cabotaje marítimo y de las navegaciones de interés público.

Relación de normativa por área de gestión

Titulaciones y formación marítima

NORMATIVA APLICABLE A TITULACIONES Y FORMACION MARÍTIMA PROFESIONAL	
TITULACIONES PROFESIONALES	Real Decreto 973/2009, de 12 de junio, por el que se regulan las titulaciones profesionales de la Marina Mercante.
	Real Decreto 930/1998, de 14 de mayo, sobre condiciones generales de idoneidad y titulación en determinadas profesiones de la Marina Mercante y del Sector Pesquero (parcialmente derogada por el Real Decreto 973/2009).
	Real Decreto 1611/1987, de 23 de diciembre, por el que se regulan las atribuciones y condiciones de obtención de los títulos profesionales de Mecánicos Navales en buques de pesca.
	Orden FOM/3302/2005, de 14 de octubre, por la que se regula la prueba o curso de actualización preciso para obtener la revalidación de las tarjetas de la Marina Mercante. Orden FOM/884/2008, de 25 de marzo, que modifica la Orden FOM/3302/2005, de 14 de octubre, por la que se regula la prueba o curso de actualización preciso para obtener la revalidación de las tarjetas de la Marina Mercante.
	Orden FOM/2947/2005, de 19 de septiembre, por la que se modifica la Orden FOM/2296/2002, de 4 de septiembre, por la que se regulan los programas de formación de los títulos profesionales de marineros de puente y de máquinas de la Marina Mercante, y de patrón portuario, así como los certificados de especialidad acreditativos de la competencia profesional.
	Orden FOM/1415/2003, de 23 de mayo, que regula las normas de calidad del sistema de titulación marítima y los procesos administrativos.
	Orden de 21 de junio de 2001 sobre tarjetas profesionales de la Marina Mercante. Orden FOM/1839/2005, de 10 de junio, por la que se modifica la Orden de 21 de junio de 2001, sobre tarjetas profesionales de la Marina Mercante.
	Orden de 18 de octubre de 1989, por la que se establece la prueba de aptitud para la obtención de los títulos profesionales de Capitán, Piloto de Segunda Clase, Jefe de Máquinas, Oficial de Máquinas de Segunda Clase, Oficial Radioelectrónico de Primera y de Segunda Clase de la Marina Mercante.
TITULACIONES EXTRANJERAS	Circular 3/96 de la DGMM sobre traspaso de las funciones de la Secretaría General de Pesca Marítima a la Dirección General de la Marina Mercante.
	Real Decreto 652/2005, de 7 de junio, por el que se modifica el Real Decreto 2062/1999, de 30 de diciembre, por el que se regula el nivel mínimo de formación en profesiones marítimas.
	Orden FOM/1839/2005, de 10 de junio, por la que se modifica la Orden de 21 de junio de 2001, sobre tarjetas profesionales de la Marina Mercante. Orden FOM/2285/2004, de 18 de junio, por la que se regulan las pruebas sobre reconocimiento de la legislación marítima española y el procedimiento de expedición de refrendos a los poseedores de titulaciones profesionales al amparo del Convenio STWC 78/95.
CERTIFICADOS DE ESPECIALIDAD	Orden FOM/555/2005 del Ministerio de Fomento, de 2 de marzo, sobre cursos de formación en materia de prevención y lucha contra la contaminación en operaciones con hidrocarburos en los ámbitos marítimo y portuario.
	Orden FOM/2296/2002, de 4 de septiembre, por la que se regulan los programas de formación de los títulos profesionales de marineros de puente y de máquinas de la marina mercante, y de patrón portuario, así como los certificados de especialidad acreditativos de la competencia profesional. Orden FOM/3933/2006, de 19 de diciembre, por la que se modifica la Orden FOM/2296/2002, de 4 de septiembre, por la que se regulan los programas de formación de los títulos profesionales de marineros de puente y de máquinas de la marina mercante, y de patrón portuario, así como los certificados de especialidad acreditativos de la competencia profesional.
	Orden FOM/2947/2005, de 19 de septiembre, por la que se modifica la Orden FOM/2296/2002, de 4 de septiembre, por la que se regulan los programas de formación de los títulos profesionales de marineros de puente y de máquinas de la marina mercante, y de patrón portuario, así como los certificados de especialidad acreditativos de la competencia profesional.

Relación de normativa por área de gestión

Titulaciones y formación marítima (cont.)

NORMATIVA APLICABLE A TITULACIONES Y FORMACION MARÍTIMA PROFESIONAL (cont.)	
CERTIFICADOS DE ESPECIALIDAD (cont.)	Orden de 14 de diciembre de 1992, del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, sobre compensación de agujas náuticas.
	Orden del Ministerio de Relaciones con las Cortes y de Secretaría del Gobierno, de 5 de junio de 1990, sobre condiciones de los cursos de capacitación para manipulación de mercancías peligrosas en los puertos.
	Resolución de 19 de diciembre de 2003, de reconocimiento de formación de la Armada.
HOMOLOGACIÓN DE CENTROS	Orden FOM/3302/2005, de 14 de octubre, por la que se regula la prueba o curso de actualización preciso para obtener la revalidación de las tarjetas de la Marina Mercante.
	Orden FOM/555/2005, de 2 de marzo, por la que se establecen cursos de formación en materia de prevención y lucha contra la contaminación en las operaciones de carga, descarga y manipulación de hidrocarburos en el ámbito marítimo y portuario.
	Orden FOM/2296/2002, de 4 de septiembre, sobre programas de formación de títulos profesionales de Marineros de Puente y de Máquinas de la Marina Mercante y Patrón Portuario, así como certificados de especialidad acreditativos de la competencia profesional. Orden FOM/2947/2005, de 19 de septiembre, por la que se modifica la Orden FOM/2296/2002, de 4 de septiembre.
	Orden de 30 de mayo de 1990, por la que se establecen las condiciones de los cursos de capacitación para manipulación de mercancías peligrosas en los puertos de interés general.

NORMATIVA APLICABLE A TITULACIONES DE RECREO	
TITULACIONES DE RECREO	Real Decreto 259/2002, de 8 de marzo, por el que se actualizan las medidas de seguridad en la utilización de las motos náuticas.
	Orden FOM 3200/2007, de 26 de octubre, por la que se regula las condiciones para el gobierno de embarcaciones de recreo.
	Resolución de 5 de enero de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se dictan diversos actos de ejecución material para la aplicación de lo dispuesto en la Orden FOM/3200/2007, de 26 de octubre, por la que se regulan las condiciones para el gobierno de embarcaciones de recreo.

Relación de normativa por área de gestión

Inspección de buques

NORMATIVA APLICABLE A INSPECCIÓN	
BUQUES NACIONALES	Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974 (SOLAS).
	Convenio Internacional de 23 de junio de 1969, sobre Arqueo de Buques, hecho en Londres.
	Convenio Internacional de Líneas de Carga, hecho en Londres el 5 de abril de 1966.
	Convenio Internacional para prevenir la contaminación en el mar por los buques, MARPOL 73/78.
	Real Decreto 1861/2004, de 6 de septiembre, sobre las prescripciones específicas de estabilidad aplicables a los buques de pasaje de transbordo rodado.
	Real Decreto 1036/2004, de 7 de mayo, por el que se modifica el Real Decreto 1247/1999, de 16 de julio, sobre reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje que realicen travesías entre puertos españoles.
	Real Decreto 209/2004, de 6 de febrero, por el que se modifica el Real Decreto 1247/1999, de 16 de julio, sobre reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje que realicen travesías entre puertos españoles.
	Real Decreto 995/2003, de 25 de julio, por el que se establecen los requisitos y procedimientos armonizados para las operaciones de carga y descarga de los buques graneleros.
	Real Decreto 90/2003, de 24 de enero, sobre las reglas y estándares comunes para las organizaciones de inspección y control de buques y para las actividades correspondientes de la Administración Marítima.
	Real Decreto 1423/2002, de 27 de diciembre, por el que se modifica el Real Decreto 1247/1999, de 16 de julio, sobre reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje que realicen travesías entre puertos españoles.
	Real Decreto 1907/2000, de 24 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento sobre Reconocimientos Obligatorios para Garantizar la Seguridad de la Navegación de Determinados Buques de Pasaje.
	Real Decreto 1837/2000, de 10 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de inspección y certificación de buques civiles.
	Real Decreto 1247/1999, de 16 de julio, sobre reglas y normas de seguridad aplicables a los buques de pasaje que realicen travesías entre puertos españoles.
	Real Decreto 809/1999, de 14 de mayo, por el que se regulan los requisitos que deben reunir los equipos marinos destinados a ser embarcados en los buques, en aplicación de la Directiva 96/98/CE, modificada por la Directiva 98/85/CE.
	Real Decreto de 15 de diciembre de 1909 sobre arqueo de buques.
	Decreto 3384/1971, de 28 de octubre, sobre revisión del Reglamento de Reconocimiento de Buques y Embarcaciones Mercantes.
	Orden FOM/1778/2009, de 12 de mayo, por la que se actualizan las condiciones técnicas del Real Decreto 809/1999, de 14 de mayo, por el que se regulan los requisitos que deben reunir los equipos marinos destinados a ser embarcados en los buques, en aplicación de la directiva 2008/67/CE.
	Orden FOM/191/2006, de 24 de enero, por la que se actualizan los Anexos del Real Decreto 1861/2004, de 6 de septiembre, sobre las prescripciones específicas de estabilidad aplicables a los buques de pasaje de transbordo rodado.
Orden FOM/3479/2002, de 27 de diciembre, por la que se regula la firma y visado de documentos a que se refiere el Real Decreto 1837/2000, de 10 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de Inspección y Certificación de Buques Civiles.	
Resolución de 18 de septiembre de 2008, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se modifica el Anexo de la Orden FOM/3479/2002, de 27 de diciembre, por la que se regula la firma y visado de documentos a que se refiere el Real Decreto 1837/2000, de 10 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de Inspección y Certificación de Buques Civiles.	

Relación de normativa por área de gestión

Inspección de buques (cont.)

NORMATIVA APLICABLE A INSPECCIÓN (cont.)	
BUQUES NACIONALES (cont.)	Resolución de 31 de julio de 2001, de la Subsecretaría, sobre delegación de competencias del Reglamento de Inspección y Certificación de Buques Civiles en el Subdirector general de Inspección Marítima y en los Capitanes Marítimos de primera de la Dirección General de la Marina Mercante.
	Resolución de 31 de julio de 2001, de la Dirección General de la Marina Mercante, sobre delegación de competencias del Reglamento de Inspección y Certificación de Buques Civiles del Subdirector general de Inspección Marítima en los Capitanes Marítimos de primera de la Dirección General de la Marina Mercante.
BUQUES EXTRANJEROS	Acuerdo Internacional Paris MOU (Memorandum of Understanding) on Port State Control.
	Real Decreto 91/2003, de 24 enero, por el que se aprueba el Reglamento por el que se regulan las inspecciones de buques extranjeros en puertos españoles.
BUQUES PESQUEROS	Real Decreto 543/2007, de 27 de abril, por el que se determinan las normas de seguridad y de prevención de la contaminación a cumplir por los buques pesqueros menores de 24 metros de eslora (L).
	Real Decreto 1032/1999, de 18 de junio, por el que se determinan las normas de seguridad a cumplir por los buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 metros.
	Real Decreto 1422/2002, de 27 de diciembre, por el que se modifica el Real Decreto 1032/1999, de 18 de junio, por el que se determinan las normas de seguridad a cumplir por los buques pesqueros de eslora igual o superior a 24 metros.
	Resolución de 31 de mayo de 2005, de la Subsecretaría, por la que se dispone la publicación del Acuerdo del Consejo de Ministros, de 29 de abril de 2005, por el que se establecen actuaciones conjuntas entre el Ministerio de Fomento, el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales y el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación para mejorar la seguridad de los buques pesqueros.
	Instrucción de servicio 3/2006, sobre manual de procedimiento administrativo de pesqueros acordado entre la Secretaría General de pesca marítima y la Dirección General de la Marina Mercante.
EMBARCACIONES DE RECREO	Real Decreto 2127/2004, de 29 de octubre, por el que se regulan los requisitos de seguridad de las embarcaciones de recreo, de las motos náuticas, de sus componentes y de las emisiones de escape y sonoras de sus motores.
	Real Decreto 1434/1999, de 10 de septiembre, por el que se establecen los reconocimientos e inspecciones de las embarcaciones de recreo para garantizar la seguridad de la vida humana en la mar y se determinan las condiciones que deben reunir las entidades colaboradoras de inspección.
	Orden FOM/1144/2003, de 28 de abril, por la que se regulan los equipos de seguridad, salvamento, contra incendios, navegación y prevención de vertidos por aguas sucias, que deben llevar a bordo las embarcaciones de recreo.
	Orden FOM/1076/2006, de 29 de marzo, por la que se modifica la Orden FOM/1144/2003, de 28 de abril, por la que se regulan los equipos de seguridad, salvamento, contra incendios, navegación y prevención de vertidos por aguas sucias, que deben llevar a bordo las embarcaciones de recreo.
	Resolución de 25 de septiembre de 2007, de la Dirección General de la Marina Mercante, por la que se actualiza el Anexo XVIII del Real Decreto 2127/2004, de 29 de octubre, por el que se regulan los requisitos de seguridad de las embarcaciones de recreo, de las motos náuticas, de sus componentes y de las emisiones de escape y sonoras de sus motores.
RADIOCOMUNICACIONES	Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar de 1974 (SOLAS).
	Real Decreto 1185/2006, de 16 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento por el que se regulan las radiocomunicaciones marítimas a bordo de los buques civiles españoles.
	Resolución de 31 de marzo de 2009, de la Dirección General de la Marina Mercante, de delegación de competencias del Reglamento de Radiocomunicaciones Marítimas a bordo de los buques civiles españoles en las Capitanías Marítimas.

Relación de normativa por área de gestión

Expedientes sancionadores

NORMATIVA APLICABLE A EXPEDIENTES SANCIONADORES	
PROCEDIMIENTO SANCIONADOR	Ley 24/2001, de 27 de diciembre, de medidas Fiscales, Administrativas y del Orden social, por el que se modifica la disposición adicional vigésima novena de la Ley 14/2000, de 29 de diciembre, de medidas Fiscales, Administrativas y del Orden social.
	Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.
	Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante.
	Real Decreto 1772/1994, de 5 de agosto, por el que se adecuan determinados procedimientos administrativos en materia de transportes y carreteras a la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.
	Real Decreto 1398/1993, de 4 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento del procedimiento para el ejercicio de la potestad sancionadora.

Glosario de términos

A efectos de este Manual y sin menoscabo de las definiciones contenidas en la normativa específica, a continuación se establecen los siguientes conceptos:

Abanderamiento: acto administrativo por el que se autoriza que una embarcación enarbole pabellón español y se inscriba en el Registro de matrícula de buques de la Capitanía Marítima correspondiente a su matrícula.

Actos registrables: actos que deben figurar en la Hoja de Asiento del buque/embarcación. Entre otros, se deberán registrar las transferencias de propiedad o titularidad, los cambios de motor, de matrícula, de lista, así como cualquier otro acto que suponga la creación, modificación o extinción de un gravamen que pese sobre el barco.

Aguas interiores marítimas: las aguas comprendidas entre las líneas de base rectas a partir de las que se mide el mar territorial, y la ribera del mar, extendiéndose ésta también por las márgenes de los ríos hasta donde se haga sensible el efecto de las mareas y a sus tramos navegables al tráfico marítimo nacional.

Buque: todo barco civil que para su navegación necesite ser tripulado, de eslora mayor o igual a 24 m.

Buque/embarcación civil: cualquier buque o embarcación, apto para la navegación y no afecto al servicio de la defensa.

Buque/embarcación español: buque o embarcación abanderado y registrado en España.

Buque/embarcación extranjero: buque o embarcación abanderado y registrado en el extranjero.

Buque mercante: todo buque civil de navegación marítima, excluidos los pesqueros, los yates de recreo no dedicados al comercio y los buques de madera de construcción primitiva.

Capitán o patrón: la persona que, estando en posesión de la correspondiente tarjeta profesional, ostenta la representación del armador, ejerce el mando y la dirección del buque en todos sus aspectos, así como las demás funciones públicas y privadas que le atribuya la normativa vigente.

Certificado: documento que acredita que el objeto o actividad inspeccionada cumple con la reglamentación nacional o Internacional aplicable.

Certificado de embarque: documento expedido por el Capitán del buque que acredita el embarque de un tripulante.

Certificado de registro español-permiso de navegación: documento integrado, expedido por la Administración Marítima española, que acredita la inscripción de la embarcación en el Registro de matrícula de buques (véase permiso de navegación).

Consignatario: la persona física o jurídica que actúa en nombre y representación del naviero o del propietario del buque.

Declaración General del Capitán: documento que debe ser cumplimentado y firmado por el Capitán del buque para el despacho.

Despacho: comprobación, por parte de la Administración Marítima, de que los buques y embarcaciones civiles cumplen, a nivel documental y de acuerdo con la declaración que realiza el Capitán del buque, con todos los requisitos exigidos por las normas legales para poder efectuar las navegaciones y tráficos que pretendan realizar, así como las correspondientes autorizaciones que dicha Administración otorga al efecto y con la tripulación adecuada en cuanto a número y titulación.

Embarcación: todo barco civil cuya eslora sea inferior a 24 metros.

Embarcación de recreo: embarcación civil de cualquier tipo, con independencia de su medio de propulsión, cuyo casco tenga una eslora comprendida entre 2,5 y 24 metros y esté destinada a la realización de actividades de recreo u ocio sin ánimo de lucro o para la pesca no profesional.

Empresa naviera: persona física o jurídica que, utilizando buques propios o ajenos, se dedique a su explotación, aún cuando ello no constituya su actividad principal, bajo cualquier modalidad admitida por los usos Internacionales.

Enroles y desenroles: se entenderá por enrole la formalización administrativa del embarque en un buque de los miembros de la tripulación y/o de las personas ajenas a la tripulación y al pasaje, y por desenrole la formalización administrativa del desembarque.

Entidad colaboradora: entidad autorizada por el Ministerio de Fomento a realizar ciertas actividades de inspección y control de la flota civil española.

Hoja de Asiento: documento de carácter físico o electrónico que contiene toda la información relativa a la embarcación de que se trate. La Hoja de Asiento se abre con el abanderamiento del buque/embarcación, se anotan en ella todas las vicisitudes que le afecten a lo largo de su vida útil y se cierra con la desaparición, desguace o baja del mismo.

Libreta marítima: documento oficial que tiene una doble función: por un lado, es el documento de identidad del marino, aceptado internacionalmente, y, por otra, mantiene un registro de los embarques y desembarques de su poseedor.

Licencia de pesca: documento expedido por la Autoridad pesquera, por el que se autoriza al buque a faenar, determinando el arte o modalidad de pesca, las fechas, el tipo de captura y/o el caladero.

Listas: clasificación de los buques conforme a su actividad y procedencia de acuerdo con el Real Decreto 1027/1989, de 28 de julio, sobre abanderamiento, matriculación de buques y Registro marítimo.

Lista de tripulantes: documento en el que figuran los datos referentes al número, identidad y cargo de los miembros de la tripulación y demás personas enroladas en el buque tanto a la llegada como a la salida.

Llegada: hora de entrada de un buque en las aguas portuarias.

Mar territorial: zona adyacente a las costas donde se extiende la soberanía de un Estado sobre el mar, su espacio aéreo, como de su lecho y subsuelo submarino. Se mide desde las líneas de base recta hasta 12 millas marinas.

Marinero: todo tripulante de un buque que no es capitán, patrón u oficial.

Miembro de la tripulación: toda persona contratada y enrolada efectivamente para desempeñar abordo cometidos en relación con el funcionamiento o el servicio del buque, y que debe figurar en la Lista de Tripulantes.

Oficial: miembro de la tripulación de un buque, distinto del capitán o patrón, alumno o marinero que, estando en posesión de la correspondiente tarjeta profesional, ejerce funciones de responsabilidad en los servicios de puente y cubierta, máquinas, radioelectrónica o radiocomunicaciones.

Operador o empresa operadora del buque: toda persona física o jurídica que utilizando buques propios o ajenos, incluidos en su ámbito de aplicación, se dedique a la explotación de los mismos, aun cuando ello no constituya su actividad principal, bajo cualquier modalidad admitida por los usos internacionales, y que en consecuencia haya adquirido las obligaciones y responsabilidades relativas a la seguridad marítima y a la prevención de la contaminación del medio ambiente marino.

Pasajero: toda persona que no sea el Capitán, un miembro de la tripulación u otra persona empleada u ocupada a bordo del buque en cualquier cometido relacionado con las actividades del mismo.

Patente: documento que autoriza al barco para la navegación por los mares bajo pabellón español y legitima al Capitán para el ejercicio de sus funciones a bordo del mismo.

Permiso de navegación: documento que sustituye a la licencia de navegación a partir de la entrada en vigor del Real Decreto 544/2007, de 27 de abril, por el que se regula el abanderamiento y matriculación de las embarcaciones de recreo en la Lista séptima del Registro de matrícula de buques. En el permiso de navegación figurarán las características principales de la embarcación y los datos de su propietario siendo exigible para las embarcaciones sin tripulación profesional.

Puerto de matrícula: puerto donde se encuentre la Capitanía Marítima en la que se pretenda registrar o esté registrado el buque/embarcación.

Registro o Registro de buques: Registro de Buques y Empresas Navieras y/o el Registro Especial de Buques y Empresas Navieras, creados por el artículo 76 y la disposición adicional decimoquinta de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, respectivamente.

Rol: el Rol de Despacho y Dotación o, en su caso, Permiso de Navegación son los documentos que deben llevar los buques, según su clase, donde se anota el título necesario para su gobierno y el número máximo de personas a bordo.

Salida: hora en que un buque abandona las aguas de un puerto.

Tarjeta profesional de Marina Mercante: documento expedido por el Ministerio de Fomento, a través de la Dirección General de la Marina Mercante, que acredita que su titular está en posesión del correspondiente refrendo exigido por las disposiciones del Convenio de la Organización Marítima Internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar, adoptado en Londres en 1978, y que faculta a su titular para prestar servicio a bordo de los buques mercantes de arqueo, potencia y medios de propulsión determinada, con el cargo estipulado y desempeñando las funciones previstas para el nivel de responsabilidad especificado.

Visado: refrendo, por la Autoridad Marítima, de las anotaciones efectuadas en el Rol por el Capitán del buque.

Zona de navegación: zona limitada a una determinada distancia de la costa en la cual se autoriza a navegar a una embarcación, asignada por el Capitán Marítimo en función de las características de la embarcación y de los equipos de seguridad a bordo de las mismas.

